

Distr.: Limited
31 January 2003
Arabic
Original: English/French/Spanish

الجمعية العامة



لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الفريق العامل الثالث (قانون النقل)

الدورة الحادية عشرة

نيويورك، ٢٤ آذار/مارس - ٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٣

إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع [بحراً]

تجميع للردود على استبيان حول النقل من الباب إلى الباب وتعليقات إضافية
من الدول والمنظمات الدولية على نطاق مشروع الصك

مذكرة من الأمانة



جدول المحتويات

الصفحة	
٣ مقدمة
٤	أولاً- الردود على الاستبيان الواردة من المنظمات غير الحكومية
٤	ألف- الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا)
٧	باء- معهد السماسرة البحريين القانونيين
١٢	جيم- غرفة الشحن البحري الدولية
١٥	ثانياً- تعليقات منظمة دولية حكومية فيما يتعلق بالاستبيان
١٥	ألف- الجماعة الآندية (إكوادور، بوليفيا، فنزويلا، كولومبيا)
٣٢	باء- الجماعة الآندية (بيرو)
٣٦	ثالثاً- بيانات ومساهمات اضافية بشأن اعداد مشروع الصك
٣٦	ألف- من الدول
٣٦	ماليزيا
٣٧	باء- من المنظمات الدولية الحكومية
٣٧	منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
٤٣	جيم- من المنظمات غير الحكومية التي دعتها الأمانة
٤٣	١- رابطة السكك الحديدية الأمريكية
٤٧	٢- الغرفة التجارية الدولية
٤٩	٣- المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض
٥٦	٤- الاتحاد الدولي للنقل الطرقي
٦٠	المرفق- الاستبيان

مقدمة

- ١ - في سياق إعداد مشروع صك دولي بشأن النقل الدولي للبضائع [بجراً]، كان من المسائل الهامة التي ناقشها الفريق العامل نطاق انطباق مشروع الصك. وقد بدأت تلك المناقشة في دورة الفريق العامل التاسعة (A/CN.9/510، الفقرات ٢٦-٣٤)، واستمرت في دورته العاشرة (A/CN.9/525، الفقرات ٢٥-٢٨)، ويتوقع أن تواصل في دورته الحادية عشرة. واستعداداً لمواصلة تلك المناقشة، عممت الأمانة على المنظمات غير الحكومية المهتمة، في آب/أغسطس ٢٠٠٢، استبياناً قصيراً قصد به جمع معلومات عن ممارسات النقل بالحاويات واستخدام الناقلين لعقود النقل من الباب إلى الباب. وبهدف التحديد الدقيق لاحتياجات ورغبات أوساط الشحن الدولي فيما يتعلق بحركة البضائع بالحاويات من الباب إلى الباب، وجّه ذلك الاستبيان أساساً إلى ممثلي صناعة النقل الضالعين في النقل من الباب إلى الباب بجانبه المتعلقين بالجزء البحري والجزء البري من الرحلة كليهما. وعمم الاستبيان أيضاً، للعلم، على الدول وعلى المنظمات الدولية الحكومية المهتمة. والاستبيان مستنسخ كمرق هذه المذكرة.
- ٢ - والردود على الاستبيان الواردة من المنظمات غير الحكومية مستنسخة في الفرع أولاً أدناه.
- ٣ - وقد قدمت إحدى المنظمات الدولية الحكومية إلى الأمانة تعليقات بشأن الاستبيان. وهذه التعليقات مستنسخة في الفرع ثانياً أدناه.
- ٤ - وقُدمت إلى الأمانة بيانات ومساهمات إضافية من الدول والمنظمات الدولية الحكومية والمنظمات غير الحكومية بشأن إعداد مشروع الصك. وهذه البيانات والمساهمات مستنسخة في الفرع ثالثاً أدناه.
- ٥ - والردود والتعليقات والبيانات والمساهمات المشار إليها في الفقرات ٢ إلى ٤ أعلاه مستنسخة بالشكل الذي تلقتها به الأمانة.

أولاً - الردود على الاستبيان الواردة من المنظمات غير الحكومية

ألف - الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (فياتا)

[الأصل: بالانكليزية]

- ١ - هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟
في حين أن نظام المسؤولية الوحيد من الباب إلى الباب قد يكون مستصوباً عند النظرة الأولى، فإنه لا يبدو ممكناً أو واقعياً.
- ٢ - إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟

سيكون نظام المسؤولية الوحيد من الباب إلى الباب متنافياً مع قوانين دولية ووطنية موجودة حالياً للنقل الوحيد الوسيطة، مثل الاتفاقية الدولية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية واتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، في قطاع النقل البحري. وتطبيق اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي إلزامي إذا كان مكان التحميل و/أو مكان التفريغ في دولة متعاقدة. وفضلاً عن ذلك، تشتمل الاتفاقيتان على أحكام بشأن النقل البري - البحري، الأمر الذي سيزيد من تعقد الحالة، بالنظر إلى مسألة أي من النظامين سينطبق على عملية النقل التي تشتمل على نقل بحري ونقل بري.

وقد استحدثت صناعة الشحن وصناعة النقل قبل نحو عشر سنوات قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية، وتتناول تلك القواعد المسؤولية المركزية عن عملية النقل، وتشتمل على نظام شبكي للمسؤولية يعلو على غيره إذا أمكن أن تعزى الخسارة أو التلف لمرحلة معينة من مراحل عملية النقل. والنظام المنبثق من تلك القواعد يناسب واقع الممارسات التجارية إذا كانت عملية النقل تشتمل على أكثر من وسيطة نقل واحدة. وقد اتضح نجاح نظام المسؤولية الشبكي غير المقيد، وينبغي الإبقاء عليه.

وسيؤدي أي نظام وحيد للمسؤولية من الباب إلى الباب إلى تضارب قانون النقل الدولي، بدلاً من توحيده. ولذلك لا ينبغي أن يتناول نظام المسؤولية البحري الدولي سوى النقل البحري من الميناء إلى الميناء، وينبغي أن يسمح بوجود نظام شبكي مكتمل للمسؤولية يراعي قانون النقل الدولي والوطني.

- ٣ - هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، براً وبحراً؟

تختلف خصائص النقل البحري، من ناحية، وشق أنواع النقل البري، من الناحية الأخرى، اختلافًا لا يمكن معه أن يتناولها نفس القانون.

٤- هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ، ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
لا، لنفس الأسباب المبينة تحت الرقم ٣.

٥- هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي محطات النقل الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعين؟

في حين أننا لا ندعو إلى نظام وحيد خاص بالنقل المتعدد الوسائط، فإننا نرى أن المطالبات لا ينبغي أن تقدم إلا على الطرف المتعاقد الذي دخل في عقد النقل أو في عقود أخرى مع الشاحن (انظر أيضا الملاحظات الواردة تحت الرقم ٩).

٦- في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حاليا على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البحري عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا وبرا، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعا، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟

لا يمكن تصور مشاركة ناقل بري في نقل بحري إلا إذا كان الناقل البري الذي يتصرف بصفته ناقلا قد أبرم مع الشاحن عقد النقل من أجل عملية نقل تشتمل على جزء بحري (المادة ٢ من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي). ويكون الناقل البري، بهذه الصفة، خاضعا من حيث المبدأ للنظام المنطبق على الجزء من عملية النقل الذي حدثت فيه الخسارة أو التلف. وبالنسبة للمتعهدين البريين الخاضعين للاتفاقية الدولية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية (شركات السكك الحديدية في النقل العابر للحدود)، ستكون المسؤولية بموجب تلك الاتفاقية منطبقة، بطريقة مماثلة، على الجزء البحري من عملية النقل.

٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أعطيت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمّنيهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على التعاقد من الباطن مع الشاحن الذي يصدر سند الشحن مطالبته بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة التعاقد من الباطن؟

قد تكون هناك حالات يتعامل فيها الشاحن مع ناقل معدم يتعاقد من الباطن مع أطراف أخرى لأداء عقود النقل. ولكن بالنظر إلى مبدأ حرية التعاقد في هذا الصدد فإن على أي شاحن مسؤولية تجاه منظمته بأن يتأكد من أن الطرف المتعاقد معه مليء ماليًا. ولا ينبغي أن يكون من أغراض الاتفاقية أن تحمي الشاحن الذي هو ليس على استعداد لحماية نفسه.

١٠- الرجاء انتهاز هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصياغته الحالية التي أعدتها الأونسيترال.

ينبغي أن يتخذ صك الأونسيترال شكل اتفاقية دولية، غير أنه لا ينبغي أن يكون إلزاميًا في الاتفاقية سوى الأحكام الأساسية التي تشير إلى النقل البحري، بما في ذلك مسؤولية الناقل عن الخسارة أو التلف المتعلقين بالنقل البحري من الميناء إلى الميناء. والأهم من ذلك هو أنه يجب تفادي أي مساس بالاتفاقيات الدولية الأخرى أو القانون الوطني. وإذا اتخذ صك الأونسيترال شكل اتفاقية دولية تعلق على تلك القوانين فإن عدد الدول المتعاقدة المحتملة قد ينحسر. وستكون الاتفاقية، ولا مناص، صكا غير ناجح مثل اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠.

وبشأن اقتراح كندا الوارد في وثيقة الأونسيترال A/CN.9/WG.III/WP.23 فإننا نرى أن الخيارين ١ و ٣ من شأنهما أن يسهما في إيقاع الاضطراب في قانون النقل الدولي، لأنه سيكون بوسع كل دولة أن تصدق على نطاق مختلف للنظام. ونرى أن العبارة الواردة في الخيار ٢، ومفادها أنه سيكون من الصعب تقرير ماهية القانون المنطبق، هي عبارة لا مبرر لها، لأن هذه المسألة تحلها وقائع الحالة. فستنطبق اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي على النقل الطرقي الدولي، أو ستنطبق الاتفاقية الدولية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية على النقل الدولي بالسكك الحديدية، أو، بحسب الحالة، سينطبق القانون الوطني الواجب التطبيق.

تعليقات إضافية من الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن

[الأصل: بالانكليزية]

نتيجة للمناقشات التي دارت مؤخرا في مؤتمرنا العالمي، وإمكانية أن موقفنا بشأن جوانب معينة من هذه الأسئلة ربما لا يكون واضحا الوضوح الذي كنا نأمل، نود أن نشدد على ما يلي.

فبالإشارة إلى السؤال ٥، نود أن نتأكد من أن يكون مفهوما أنه، في حين أننا نسلّم بأن متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤول بموجب شروط عقد النقل الذي أصدره، فإننا نؤيد فعلا حق أصحاب المصلحة في البضائع ومؤمّنيهم في رفع مطالبات مباشرة على أي مشاركين في حركة النقل من الباب إلى الباب، إذا رغبوا في ذلك.

وبالإشارة إلى السؤال ٩، نود أن نضيف أيضا أن الفائدة الواضحة من هذه العملية هي الفائدة الموجودة حاليا، وهي الاقلال من اجتذاب الأطراف دون ضرورة إلى التقاضي حيثما لا يكون هناك شك في ماهية الطرف المسؤول، أي الطرف الذي كانت عنده رعاية وعهدة البضائع المشحونة في وقت حدوث التلف، والوفور المترتبة على ذلك في تكاليف التقاضي، والاحتمال الراجح لتعجيل العملية بكاملها.

باء- معهد السماسرة البحريين القانونيين

[الأصل: بالانكليزية]

يشكر معهد السماسرة البحريين القانونيين الأونسيترال على فرصة التعليق على استيائها المتعلقة بالمشروع الأولي لصك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، ويسره أن يرد بما يلي:

١- نعم، سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء بري من الرحلة.

٢- يجب أن يكون الهدف من صوغ صك جديد يتناول المسؤولية فيما يتعلق بنقل البضائع بحرا هو إعادة إرساء التوحيد الدولي الذي فقد أثناء السنوات السبعين الأخيرة التي مضت منذ وضع قواعد لاهاي. وقد وضعت القواعد الأصلية لتتناول جميع البضائع التي تشحن بموجب سندات شحن، أي عمليا كل حركة النقل التي لا يتناولها عقد مشاركة إيجار خصوصية، ولا سيما جميع البضائع المشحونة على خطوط ملاحية منتظمة. والواقع هو أن غالبية كبيرة من البضائع المشحونة على خطوط منتظمة التي تنقل في المسار العام للتجارة

العالمية تشحن الآن بموجب عقود سندات شحن للنقل المشترك. ولذلك سيبدو من التناقض، في سياق التوحيد، أن تستبعد من الصك جوانب حركة النقل المتعلقة بالنقل المتتابع أو النقل المتعدد الوسائط.

٣- ولا يوجد سبب يبرر انطباق نفس القانون على كامل عملية نقل البضائع عندما يكون بالوسع تحديد النقطة من عملية النقل المشترك التي حدث فيها أي هلاك أو تلف أو تأخير. ويصلح ذلك تماما في إطار معظم نظم النقل المشترك الحالية. غير أنه عندما لا يكون بالوسع تحديد الجزء من عملية النقل الذي حدث فيه الخسارة فينبغي عندئذ أن ينطبق نظام المسؤولية البحري.

٤- لا، فهذا يعقد الأمور تعقيدا مفرطا. والفكرة التي يستند اليها مفهوم النقل من الباب إلى الباب هي أن الناقل يتعاقد مع مالك البضائع لتولي المسؤولية عن كامل حركة البضائع من الباب إلى الباب. وماهية نظم المسؤولية المنطبقة بين ذلك الناقل والمتعاقدين معه من الباطن هي مسألة لا أهمية لها مطلقا لمالك البضائع.

والكثير من هؤلاء المتعاقدين من الباطن، مثل السكك الحديدية والمحطات الطرفية ومتعهدي النقل بالشاحنات، هم متعهدون وطنيون لا يتعاقدون إلا لتقديم خدمة داخلية. ولا يهتمهم أن حركة البضائع، من الميناء إلى المصنع مثلا، هي جزء من حركة متتابعة دولية للبضائع. أما المتعهدون من الباطن الآخرون، مثل متعهدي المحطات الطرفية في الموانئ، فقد تكون كل شروط عملهم أو بعضها مفروضة عليهم بالقانون الوطني.

ويبدو من غير المعقول وكذلك غير العملي أن يقتضي من هؤلاء المتعاقدين من الباطن أن يعملوا بموجب نظامي مسؤولية مختلفين لدى تقديم نفس الخدمة.

٥- لا، بالتأكيد. فصاحب البضاعة يتعاقد مع الناقل المحدد في بيان سند الشحن. وقد استحدثت صناعة النقل المشترك طرائق عمل عديدة تستخدم العمل بالتعاقد من الباطن والعمليات المشتركة لضمان أقصى كفاءة. وفي كل الحالات تقريبا لا يعلم المقاول من الباطن، ولا يلزم أن يعلم، من هو صاحب البضاعة المشحونة. وأي طلب للنفذ المباشر إلى المقاول من الباطن فيما يتعلق بالمطالبات الخاصة بالبضاعة يبدو وكأنه طلب ضمان مزدوج، للتعويض عن الخسارة. والواقع أنه قد يعتبر أن السماح بالاخلال على هذا النحو بسلسلة التعاقد هو أمر مخالف للصالح العام، من حيث انه قد يكون مما يشجع متعهدي النقل المتتابع غير الجديرين بالثقة، أن تكون هناك طريقة بديلة للتعويض في حالة تخلف ذلك الناقل عن الأداء.

٦- أوجب على هذا السؤال جزئياً في ٣ و ٤ أعلاه. ولا يلزم أن يكون لهذا الصك أي أثر على اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي أو أي اتفاقية أخرى. غير أن هناك مسألة أخرى يطرحها السؤال، الذي يشير إلى 'الناقل البري'. فالكثيرون من ناقلي النقل المتتابع الدولي اليوم، إن لم يكن معظمهم، هم متعهدو نقل متعدد الوسائط حقيقيون. وسيكونون ضالعين في الخدمات البحرية والبرية والجوية، يصدرون سندات شحن للنقل المشترك، أو إشعارات شحن. بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، أو شهادات طريق شحن جوي. وينبغي أن يكون بالوسع إعداد صياغة مرضية بغية ضمان أن يتناول هذا الصك النقل من الباب إلى الباب عندما يكون الجزء البحري من الرحلة هو حركة النقل الدولي الرئيسية، ولكن أن يستثنى حركة النقل الدولية عندما يكون هناك، مثلاً، عبور بواسطة عبارة كعملية عرضية في نقل طرقي أو بالسكك الحديدية من الباب إلى الباب.

٧- لا توجد، ولكن من المهم أن ينطبق النظام 'البحري' على النقل من الباب إلى الباب، كما هو مبين في ٢ و ٣ أعلاه. وينبغي أن يؤدي اعتماد هذا الصك إلى عدم الحاجة إلى 'اتفاقية مسؤولية للنقل المتعدد الوسائط' منفصلة.

٨- من الناحية العملية، توجد عملياً صعوبات قليلة. فقد اختبرت قواعد لاهاي وقواعد لاهاي/فيسبي جيداً للغاية في معظم الولايات القضائية، وهناك مجموعة كبيرة من القوانين التفسيرية. والاعتماد الجزئياً لقواعد هامبورغ هو المسؤول عن الكثير من الافتقار الرهن إلى التوحيد، ويؤدي أيضاً إلى تحيّر الولايات القضائية (وذلك، مثلاً، عندما يصدر بلد يعمل بقواعد لاهاي أو لاهاي/فيسبي بضائع إلى بلد يعمل بقواعد هامبورغ). ويجب أن يفى أي صك جديد بما للناقلين الدوليين الرئيسيين على الخطوط المنتظمة من احتياجات معقولة، وهناك نحو عشرين من هؤلاء يشكلون، على الأرجح، أكثر من ثلاثة أرباع مجموع عمليات نقل البضائع العامة بموجب سندات الشحن. ويشمل ذلك المسائل المتعلقة بـ 'استثناءات' قواعد لاهاي، ولا سيما 'الخطأ في الملاحه'.

وتتعلق الصعوبة العملية الوحيدة الأخرى بمسألة 'عدد الرزم' والحد الأقصى للرزمة عندما يطبق على حركة النقل بالحاويات. فلا سبيل للناقلين لمعرفة عدد الرزم التي تحتوي عليها حاويات عبأها الشاحن على أساس حمولة حاوية كاملة (FCL) أو التحقق من ذلك العدد. ولذلك فليس من المعقول أن ينطبق الحد الأقصى للرزمة على محتويات الحاوية. ويتمثل حل ممكن في أن لا ينطبق الحد الأقصى لـ 'الرزمة' على حركة نقل الحاويات المشحونة على أساس حمولة حاوية كاملة، وأن لا ينطبق سوى الحد الأقصى الذي يستند إلى الوزن. وبدلاً

من ذلك، يمكن أن يعترف بـ 'الحاوية' باعتبارها هي 'الرزمة'، وينطبق حد أقصى (أعلى) على 'رزم الحاويات'.

٩- لا! انظر ه أعلاه. فسيكون هناك عقد منفصل بين الناقل والمتعاقد من الباطن، الذي يمكن أن يعمل في إطار مسؤولية يختلف جدا، ويختلف لأسباب صحيحة تماما تتعلق بذلك العمل التجاري. ويمكن جدا أن يخل ذلك أيضا بالتطبيق السليم لشروط 'الهيما لايا'.

١٠- الحكمان ٤-٢ و ٤-٣.

تدعم التعليقات الواردة أعلاه إدراج الحكمين ٤-٢-١ و ٤-٢-٢، من أجل إدراج النقل من الباب إلى الباب.

ويبرز التعليق على الحكم ٤-٣ حالات سوء الفهم التي تنشأ فعلا فيما يتعلق بهذه 'العقود المختلطة'. ونرى أن هناك مبررا لأن يدرج في تعريفات مشروع الصك المصطلحان المستخدمان على نطاق واسع في التعامل التجاري في جميع أجزاء صناعة النقل الدولية لتمييز النقل بموجب الحكم ٤-٢ (النقل المشترك) والنقل بموجب الحكم ٤-٣ (النقل المتتابع). ومن شأن إدراجهما أن يؤدي إلى بعض الدقة في استخدامهما.

وفيما يلي تعريفان ممكنان مقترحان، سيحتاجان إلى صياغة قانونية:

"عقد النقل المشترك" هو عقد نقل يتعهد بموجبه ناقل، مقابل دفع أجرة النقل، بنقل بضائع من مكان تسلّم على البر، عن طريق البر والبحر، إلى مكان تسليم على البر.

"عقد النقل المتتابع" هو عقد نقل يتعهد بموجبه ناقل، مقابل دفع أجرة النقل، بنقل بضائع بحرا و/أو البر بين مكانين مسميين ولكن يوافق صراحة، علاوة على ذلك، على أنه فيما يتعلق بجزء معين أو أجزاء معينة من عملية نقل البضائع سيرتب، متصرفا بصفة وكيل، النقل من جانب ناقل آخر أو ناقلين آخرين.

الحكم ٥-٤

إن إدراج واجب "إبقاء" السفينة جديرة بالبحار "أثناء" الرحلة يستحدث جوانب عدم يقين لا ضرورة لها في الصك الجديد، يشملها بالفعل واجب الحرص على البضاعة المشحونة.

الحكم ٦-١-٢

نؤيد الإبقاء على الاستثناء من الخطأ في 'قيادة السفينة'. ويمكن أن تزال عبارة 'إدارتها'، للأسباب التالية:

وجهة النظر العملية الخالصة المتمثلة في أنه دون الإبقاء على الاستثناء سيكون طريق ضمان اعتماد مشروع الصك أشق كثيرا (مثل مصير 'اتفاقية الأونكتاد بشأن النقل المتعدد الوسائط').

المشاكل المتعلقة بـ 'الاعفاءات الكثيرة بموجب القيادة الإلزامية للسفينة'.
إحداث تغيير في انتشار المخاطرة يؤثر على التأمين.

الحاجة إلى سوابق قانونية جديدة للتمييز بين 'الخطأ في قيادة السفينة' و 'مخاطر البحر' - هل الأول هو الذي تسبب في الثاني أم العكس.

الحكم ٦-٤

لا ينبغي أن تنطبق المسؤولية عن التأخير إلا عندما يتفق صراحة على وقت الأداء.

الحكم ٨-٤

نعتقد اعتقادا قويا بأن المالكين الذين تستأجر سفنهم لمدة محدودة ينبغي أن يستفيدوا من نفس الدفاع الذي يستفيد منه المالكون الذين تستأجر سفنهم عارية. ففي الحالتين كليهما يتعاقد التاجر مع مستأجر سفينة بكاملها. فلماذا ينبغي أن يكون مالك السفينة المسجل مسؤولا عن عقد صاحب البضائع المشحونة مع مشغل السفينة بكاملها في حين أنه ليس له سبيل إلى معرفة ما قد تكون عليه تدابير المسؤولية التي يقبلها؟ وهذا الحكم لا يؤدي إلا إلى تشجيع أصحاب البضائع على عدم إيلاء عناية كافية لدى إبرام عقود نقل مع مشغلي السفن المستأجرة بكاملها المضارين.

إدراج النقل من الباب إلى الباب.

لدى إعداد هذا الرد، ورد استبيان آخر من الأونكتاد، الذي يبدو أنه يقوم بالتحضيرات لإعادة النظر في مسألة اتفاقية الأونكتاد للنقل المتعدد الوسائط. وي طرح استبياناتهم العديد من المسائل نفسها التي تبحث في سياق مشروع الصك هذا. ونرى أن من المهم إلى أقصى حد أن تكون هناك اتفاقية وحيدة تتناول النقل من الميناء إلى الميناء ومن الرصيف إلى الرصيف.

ويثق المعهد في أن هذه التعليقات ستكون مفيدة للمناقشة الجارية حول هذه المسألة، ويتطلع إلى تزويد الأونسيتال بالمزيد من المدخلات بحسب الاقتضاء.

جيم - غرفة الشحن البحري الدولية

[الأصل: بالانكليزية]

- ١ - هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟
- نعم، سيكون من المفيد أن يوجد نظام قانوني ينطبق على النقل من الباب إلى الباب. ونحن نؤيد استحداث اتفاقية "نقل البحري وأكثر" تستند إلى مشروع الصك الذي أعدته اللجنة البحرية الدولية للأونسيرال ("الصك المقترح").
- ٢ - إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟
- يجري جزء كبير من نقل البضائع بالحاويات على أساس النقل من الباب إلى الباب. وستكون هناك فائدة قليلة مضافة من استحداث نظام آخر للشحنات المنقولة من الرافعة إلى الرافعة أو من الميناء إلى الميناء. وسيكون من الإهمال تجاهل النقل من الباب إلى الباب. وبشرط أن يكون النقل بحراً متوخى في مرحلة ما، ينبغي أن تنطبق أحكام الصك المقترح على كامل نطاق النقل.
- ٣ - هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، براً وبحراً؟
- لا. بل ينبغي أن ينطبق نظام مسؤولية شبكي. فبقدر ما يكون بالوسع تحديد مكان حدوث التلف، ينبغي أن تنطبق نظم تخص وسائل نقل بعينها.
- ٤ - هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ، ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
- لا. بل ينبغي أن يكون متعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، الخ، خاضعين لقواعد تخص وسائل نقل بعينها وليس نفس النظام الذي يخضع له الناقل.
- ٥ - هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي محطات النقل الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعين؟

ليس بموجب الصك المقترح. ولا ينبغي أن تكون هناك بموجب الصك المقترح مسؤولية على الناقل المنفذ. ويبدو أن هذا ضروري لتفادي تنازع القوانين. وفي هذا الصدد، نلاحظ أن اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ لم ترد فيها أي أحكام بشأن مسؤولية الناقل المنفذ.

٦- في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حاليا على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البري عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا وبرا، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعا، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟ بقدر ما تكون اتفاقيات موجودة، مثل اتفاقية عقد نقل البضائع الطرقي والاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية واتفاقية مونتريال، منطبقة على النقل المتعدد الوسائط، فينبغي استبعادهم الصك المقترح.

٧- ما هي المزايا التي ترونها، إن وجدت، في تطبيق نظام موحد للمسؤولية على النقل البري والنقل البحري كليهما في النقل المتعدد الوسائط؟

من شأن النظام الموحد للمسؤولية أن يستحدث مقدارا معيننا من القابلية للتنبؤ، ولكن سيظل التقاضي ضروريا لإثبات المسؤولية في الحالات المنفردة. وفي الممارسة العملية، سيؤدي النظام الموحد إلى تكبد تكاليف إضافية كبيرة. فسيتمتع على المطالب أن يسوي مطالبته أولا مع متعهد النقل المتعدد الوسائط وفقا للقواعد الموحدة. وبعدئذ سيتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط أن يقدم مطالبة رجوع على المقاول من الباطن وفقا لمجموعة أخرى من القواعد تنطبق على وسيطة النقل المعنية. وبذلك سيتعلق الأمر بمجموعتين مختلفتين من قواعد المسؤولية كلما سويت مطالبات.

٨- ما هي المشاكل التي تشيع معاشتها حاليا، إن وجدت، نتيجة لتنظيم الموجودة حاليا للمسؤولية عن نقل البضائع من الباب إلى الباب؟

على الرغم من أنه ليس لنا علم بأي مشاكل هامة، فسيكون من المفيد للغاية لصناعة النقل عموما أن تكون هناك اتفاقية دولية تنطبق على النقل من الباب إلى الباب.

٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أعطيت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على المتعاقد من الباطن مع الشاحن الذي يصدر سند الشحن مطالبتهم بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة المتعاقد من الباطن؟

على العكس، نرى مثالب كبيرة. فالأصحاب المصلحة في البضائع الحق في اتخاذ إجراءات قضائية ضد نظيرهم التعاقدية. وسيؤدي السماح بتقديم المطالبات على المتعاقد من الباطن مع الناقل بموجب اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، مثلا، إلى تشجيع اللجوء إلى التقاضي، وسيسبب مشاكل تنازع القوانين. والأفضل كثيرا هو توجيه المطالبات إلى الناقل المتعاقد، الذي ستكون لديه حينئذ حقوق رجوع على المفاوضين من الباطن.

١٠- الرجاء انتهاز هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصياغته الحالية التي أعدتها الأونسيترال.

تؤيد غرفة الشحن البحري الدولية الصك، وعلى الخصوص نرحب بالأحكام المقترحة بشأن فترة المسؤولية، والتسليم، وحرية التعاقد.

وتؤيد غرفة الشحن البحري الدولية تأييدا قويا تطبيق الصك المقترح على النقل البحري من الباب إلى الباب. فالصك المقترح يوفر للأطراف التجارية مرونة في تحديد نطاق العقد، بما في ذلك فترة المسؤولية. وحيثما يتفق على النقل من الرافعة إلى الرافعة (كما سيكون عليه الحال في كثير من الأحيان في عمليات نقل البضائع السائبة)، فلن تمتد مسؤولية الناقل إلى ما بعد الرافعة، وسينطبق الصك. غير أنه حيثما يتفق على النقل من الباب إلى الباب (أو أي نقل يزيد على النقل من الرافعة إلى الرافعة)، فسينطبق نظام مسؤولية شبكي. وفي الحالات التي يتعذر فيها تحديد الزمن الذي وقع فيه التلف (التلف الخفي)، سينطبق الصك.

ومما له أهمية كبيرة أن تدرج في الصك المقترح أحكام تتسم بالمعقولية بشأن تسليم البضائع. وسيكون ذلك مفيدا جدا لصناعة النقل.

ويتيح الصك المقترح فرصة لتحديث النهج المتقادم القائم على تنظيم عقود النقل تنظيما قاطعا وغير مرن. ومن حيث المبدأ، تؤيد غرفة الشحن البحري الدولية وضع أحكام تتيح قدرا أكبر من الحرية للأطراف المتعاقدة للتسليم بالواقع التجاري، بينما تصون في الوقت نفسه مصالح الأطراف الثالثة.

ثانياً - تعليقات منظمة دولية حكومية فيما يتعلق بالاستبيان

ألف - الجماعة الآندية (إكوادور، بوليفيا، فنزويلا، كولومبيا)

[الأصل: بالاسبانية]

تجميع للردود على استبيان الأونسيرال

اللجنة الآندية لسلطات النقل المائي

(كاتا)

الأمانة العامة للجماعة الآندية

١ - هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟

بوليفيا

أجل، سيكون ذلك ملائماً، شريطة أن يتسنى التوصل إلى توازن عادل يراعي مختلف أنواع المخاطرة التي يتعرض لها النقل المتعدد الوسائط.

كولومبيا

لا. لا ينبغي لمخطط المسؤولية الوحيد أن يميز بين وسائط النقل.

إكوادور

أجل، من المفيد أن يكون هناك مخطط وحيد، ولكن الجماعة الآندية لديها مثل ذلك المخطط بالفعل من خلال تشريعها الخاص بالنقل المتعدد الوسائط.

فنزويلا

لقد اثبتت من تحليل وثيقة "قانون النقل" والمناقشات التي دارت داخل الأونسيرال، إمكانية حقيقية لقانون نقل يحكم عمليات النقل من الباب إلى الباب المشتملة على وسائط نقل أخرى، مثل النقل البري أو بالسكك الحديدية. غير أن هناك آراء مستندة إلى أسس قوية تذهب إلى أن المشروع لا ينبغي إقراره بتلك الأحكام: ومن الحجج التي ذكرت أن الاقتراح لم تدرسه منظمات النقل البري، أو أن محاولات سابقة بُذلت، دون نجاح، للتوصل إلى

اتفاق، أو أن عمليات النقل من الباب إلى الباب تحكمها حاليا قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)/غرفة التجارة الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط. وكما هو معلوم، فإن فنزويلا ليست طرفا في أي من الاتفاقيات الدولية بشأن القانون البحري الخاص السارية المفعول حاليا في جميع الدول التي تحتفظ فنزويلا بعلاقات تجارية بحرية معها؛ وتبعاً لذلك فهي ليست طرفا في قواعد لاهاي أو قواعد هامبورغ. وهذا لا يشكل عقبة أمام النظر في مخطط مسؤولية بشأن ناقل البضائع يشمل وسائط نقل مختلفة، بغية تفادي انتشار نظم قانونية متباينة متعلقة بالمسؤولية.

٢ - إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟

بوليفيا

لأن هذا سيعطي المستعملين فكرة كافية وواضحة عن حقوقهم والتزاماتهم عندما يطلبون خدمة نقل.

كولومبيا

لا يوجد رد.

اكوادور

لأن كيانا وحيدا سيكون مسؤولا عن الرحلة بكاملها وعن جميع وسائط النقل المستخدمة أثناء الرحلة.

فنزويلا

لأن هناك جهودا تبذل لتنسيق نظم العقود التي تشمل المسؤولية عن نقل البضائع بحرا وكيفية علاقتها بالعمليات المساعدة التي لم تكن تخضع في الماضي لاتفاقيات دولية.

وينص مشروع القانون على أن أحكامه تنطبق على مكان تسليم البضائع أو تسليمها عندما يكون في دولة متعاقدة، بصرف النظر عما إذا كان ذلك المكان ميناء، وبذلك تكون الشحنات المنقولة من الباب إلى الباب مشمولة بمشروع القانون. وسيؤدي ذلك إلى اطار عام يشمل وسائط نقل شتى، وبذلك يكفل الأمن القانوني، كما أنه متوافق مع الاقتراح الرامي إلى تطبيق النظام على النقل الدولي.

٣- هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، برا وبحرا؟

بوليفيا

سيكون ذلك خيارا جيدا، ولكن تطبيقه عمليا سيكون صعبا للغاية لأن المخاطر التي يتعرض لها النقل البحري هو أكثر خطورة من التي يتعرض لها النقل البري. وهناك آليات رقابية أكثر للنقل البري، في حين أن هناك، فيما يتعلق بالنقل البحري، مسائل عديدة يلزم النظر فيها، منها المخاطر التي لا يمكن التكهّن بها.

كولومبيا

لا. بل ينبغي أن يكون لكل وسيطة نقل نظام مسؤولية خاص بها.

اكوادور

ينبغي أن ينطبق نظامان مختلفان على النقل البري والنقل البحري، لأن لكل وسيطة نقل قانونها الخاص بها.

فنزويلا

الهدف من مشروع هذا الصك بشأن قانون النقل هو إيجاد طريقة للاستعاضة عن النظام المؤلف من قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ بنظام يشمل النقل المتعدد الوسائط برا أو بالسكك الحديدية وإعادة شحن البضائع، بغية تحقيق تناسق الاتفاقيات واللوائح التنظيمية التي تضعها تلك الاتفاقيات.

وفي الجماعة الأندية، وعلى وجه التحديد في اللجنة الأندية لسلطات النقل المائي (كاتا)، اعتمد قرار كاتا رقم XIX.EX-91. ويرسي هذا القرار خطة استراتيجية للفترة ٢٠٠١-٢٠٠٥ للنقل المائي في المنطقة الفرعية، تشمل أهدافها العامة تعزيز القانون البحري وتطويره وتنسيقه في السياق الأندى بغية تيسير التطوير الجيد التنظيم للنقل المائي.

ومن الأهداف التي يضعها القرار ذاته تنقيح وتطبيق الاتفاقيات والممارسات الدولية المتعلقة بالنقل المائي والموانئ والخدمات الأخرى ذات الصلة.

وهذا يؤكد الحاجة إلى إبرام صك وحيد يوحد القانون المتعلق بنقل البضائع على الماء.

٤ - هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ، ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟

بوليفيا

لا. فالمسؤوليات والمخاطر الواقعة على كل من المتعهدين تختلف اختلافا كبيرا، وكذلك آليات تفادي تلك المخاطر؛ ولذلك لا يمكن معاملتهم على نفس الأساس. فمثلا يتعين على كل من المستودع وشركة الشحن تغطية احتمالات مختلفة تماما.

كولومبيا

لا - إلا إذا كان عقد النقل مشمولاً بنظام النقل المتعدد الوسائط.

اكوادور

لا ينبغي أن يخضعوا لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري.

فرنزويلا

أجل، من أجل الاتساق القانوني للنقل المتعدد الوسائط، ومع المراعاة الواجبة لتوسيع القواعد الواردة في المشروع لكي تغطي لا مسؤولية الناقل أو الأطراف المنفذة فحسب بل أيضا مسؤولية الآخرين الذين لم تعد تنطبق عليهم صفة ناقلين منفذين. وهذا مشار إليه في مشروع الصك: ففي الحالات التي تقام فيها دعوى ضد أي شخص غير الناقل، يكون لذلك الشخص حق الاستفادة مما هو متاح بمقتضى الصك للناقل من دفعات ومن قيود على المسؤولية، شريطة أن يثبت ذلك الشخص أنه تصرف في حدود نطاق عقده أو وظيفته أو كالتة.

٥ - هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي المحطات الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة

في البضائع أو مؤتمنيهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعني؟

بوليفيا

أجل، فإذا تحدد مصدر الضرر كان من المستحسن أن يتمكن المستعملون من تقديم مطالباتهم مباشرة. غير أن هذه ليست الروح التي تستند إليها الخدمة المتعددة الوسائط.

كولومبيا

أجل.

اكوادور

أجل، ينبغي أن يخضع المشاركون في النقل من الباب إلى الباب لنظام مسؤولية وحيد خاص بالنقل المتعدد الوسائط.

فنزويلا

بموجب مشروع الصك، تغطي فترة مسؤولية الناقل وقت ومكان تسلم البضائع، وذلك يجب أن يتطابق مع الوقت المتفق عليه في عقد النقل أو، إذا لم يكن هناك حكم بذلك الصدد، فالوقت [والمكان] اللذان تنتقل فيهما البضاعة فعليا إلى عهدة الناقل أو الطرف المنفَّذ.

والناقل ملزم أيضا، طوال فترة مسؤوليته، بالحفاظ على البضائع ورعايتها بطريقة سليمة وبعناية. وتبعاً لذلك، يجب عليه أن يحافظ على حالة البضائع عند تحميلها ورحلتها ونقلها وتفريغها. وقد يعني ذلك أن المشاركين المختلفين في النقل من الباب إلى الباب يتحملون المسؤولية بنفس الطريقة التي يتحمل بها الناقل المسؤولية. بموجب المخطط المقدم في مشروع الصك، في الفترة التي تكون فيها البضائع في عهدهم.

ويترتب على ذلك أنه سيتسنى اعتماد نظام وحيد يضع معايير للمطالبات المباشرة التي يقدمها ذوو المصلحة في البضائع ومؤتمنوهم بالنظر إلى مسؤولية المذكورين أعلاه.

٦ - في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حالياً على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية

الناقل البري عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا وبرا، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعا، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟

بوليفيا

ينبغي أن يعامل الناقل البري معاملة مستقلة، كما هو الحال الآن. وكما قيل أعلاه فإن المخاطر ليست واحدة؛ ولذلك، لا يمكن أن تكون المسؤولية واحدة. وحتى اجراءات التأمين تختلف.

كولومبيا

لا. فينبغي أن يكون لكل وسيطة نقل نظام المسؤولية الخاص بها. غير أنه إذا وجد نظام وحيد للمسؤولية عن النقل من الباب إلى الباب فسينطبق على جميع وسائط النقل المشاركة في حركة أي بضائع معينة؛ وهذا يعني منذ تسلّم البضاعة إلى حين تسليمها في المكان المتفق عليه، الذي سيكون مغطى بنظام النقل المتعدد الوسائط.

اكوادور

للنقل الطرقي تشريعاته الخاصة بالمسؤولية، ولا يمكن أن يخضع لنظام المسؤولية عن النقل المائي.

فنزويلا

يلزم التمييز بين مخطط المسؤولية الوحيد المنطبق على عمليات النقل من الباب إلى الباب والاتفاقيات التي تحكم النقل البري.

ولا يمكن أن يحل مخطط آخر محل مخطط المسؤولية الوحيد إلا حيثما تكون قد اعتمدت اتفاقية دولية كقانون لتنظيم النقل البري وتكون منطبقة على الجزء البري وحده من عقد نقل بالبحر إذا لم يحدث الهلاك أو التلف إلا أثناء نقل البضائع برا. وهذا يعني أنه إذا حدث التلف أثناء أكثر من جزء واحد من عملية النقل، أو إذا تعذر تحديد مكان حدوثه، ساد نظام المسؤولية الوحيد طوال فترة الرحلة من الباب إلى الباب.

٧- ما هي المزايا التي ترونها، إن وجدت، في تطبيق نظام موحد للمسؤولية على النقل البري والبحري كليهما في النقل المتعدد الوسائط؟

بوليفيا

إذا تسنى ذلك، فمزيته هي أن تتوفر لدى المستعمل اجراءات أبسط ومسؤولية أوضح فيما يتعلق بتقديم مطالبته.

كولومبيا

يقرر نظام النقل المتعدد الوسائط أن متعهد النقل المتعدد الوسائط يتولى المسؤولية الكاملة منذ تسلم البضائع إلى حين تسليم المرسل اليه إياها؛ ولذلك، ففي حال وقوع أي تلف أو هلاك للبضائع، لا بد أن يكون متعهد النقل المتعدد الوسائط الذي وقّع على العقد ذي الصلة هو الشخص الوحيد المسؤول أمام المرسل اليه. وعليه، فالمزية كبيرة لأن متعهدا واحدا فقط سيكون مسؤولا أمام المرسل اليه عن أي تلف أو هلاك للبضائع.

اكوادور

يقضي نظام النقل المتعدد الوسائط بأن يتحمل متعهد النقل المتعدد الوسائط المسؤولية الكاملة عن النقل، كما أنه ينشئ نظاما وحيدا للمسؤولية. وهذا ييسر النقل الدولي لأن أي مطالبة من مالك البضائع ستقدم إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط، وسيكون على المتعهد، من جانبه، أن يقدم المطالبة بالتعويض عن الضرر بشأن وسيطة النقل التي حدث فيها الضرر ووفقا للقانون الداخلي الذي تخضع له.

فرنزويلا

المزية هي أنه على الرغم من وجود بعض الاتفاقيات المنطبقة على النقل البري، ومنها الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، فإن العديد من عقود النقل البحري تشتمل على جزء بري. ولذلك سيكون من الأنسب عمليا تطبيق مخطط مسؤولية وحيد على جميع أجزاء النقل من الباب إلى الباب، باستخدام نظام موحد ومنسق يشمل مختلف وسائط النقل.

٨- ما هي المشاكل التي تشيع معاشتها حاليا، إن وجدت، نتيجة للنظم الراهنة للمسؤولية عن نقل البضائع من الباب إلى الباب؟

بوليفيا

المشكلة هي أنه يتعين على المستعمل أن يفهم اجراءات عديدة لكي يقدم مطالبته، وأمام المتعهد خيارات عديدة للتوصل إلى طريقة لتفادي المسؤولية.

كولومبيا

استحالة تحديد الوقت ووسيلة النقل اللذين يمكن أن يكون قد حدث فيهما الضرر أو التلف.

اكوادور

اضطرار ماللك البضاعة إلى تقديم المطالبة بالتعويض عن الضرر فيما يتعلق بوسيلة النقل التي حدث فيها الضرر وبموجب نظام المسؤولية المنطبق على وسيلة النقل تلك.

فنزويلا

يمكن أن يصير نظام المسؤولية الوحيد الأساس الذي يستند اليه نظام عالمي وحيد جديد لتنظيم النقل البحري، بأحكام تفي بمتطلبات التجارة والتكنولوجيا العصرية. وهذا يعني ضمنا أن أي نظام جديد يجب أن يشمل جميع أجزاء عملية النقل.

ولذلك يجب أن يكون مخطط المسؤولية الوحيد متوافقا مع واقع التجارة العصرية، وأن يغطي كامل الفترة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل، بصرف النظر عما إذا كانت في ميناء أو في البر، وأن يضع قواعد تنطبق على وسائط النقل المكمل للوسائط المستخدمة لنقل البضائع بحرا.

٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أتيحت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمّنيهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على المتعاقد من الباطن مع الناقل الذي يصدر سند الشحن مطالبته بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة المتعاقد من الباطن؟

بوليفيا

هذا سيشكل مزية للمتعهد أكثر مما سيشكلها للمستعمل لأن التلف، سواء أكان ناتجا عن إهمال أم لا، يتسبب فيه متعهدون تم التعاقد معهم من الباطن لكي يغطوا جزءا من عملية

النقل. وهذا يعني أن معظم التلف يحدث أثناء مناولة البضائع وليس أثناء النقل ذاته. ولكن، من الهام أن يظل في الاعتبار أن موثوقية ونوعية الخدمة التي يعرضها متعهد تتوقفان على نوعية الوكلاء والمتعاقدين من الباطن الذين يختارهم لتوفير الخدمة.

كولومبيا

لا نرى أي مزية لأنه لا الشاحن ولا المرسل إليه بوجه عام لهما تأثير أو هما طرفان في العقد من الباطن، ولذلك سيمنعهما القانون من اتخاذ أي إجراء ضد المتعاقد من الباطن.

إكوادور

لا، لأن متعهد النقل المتعدد الوسائط يتحمل كامل المسؤولية ولأن من الأيسر على مالك البضاعة أن يوجه مطالبته ضد متعهد نقل متعدد الوسائط من أن يوجهها ضد أي شخص في أي واسطة نقل في سلسلة النقل.

فنزويلا

المزية هي أنه يمكن تقليل التكاليف وتجنب حصول مطالبات عديدة.
١٠ - الرجاء انتهاز هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصياغته الحالية التي أعدها الأونسيترال.

بوليفيا

لا يوجد رد.

كولومبيا

ينبغي لوثيقة الأونسيترال أن تنظم النقل البحري من الباب إلى الباب فقط، على أن يؤخذ في الاعتبار أن نظم المسؤولية التي تسعى تلك الوثيقة إلى إدماجها وتحديثها هي قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي وهامبورغ.

ومن الهام أن يكون هناك نظام مسؤولية وحيد للنقل البحري.

وتعكف الأونكتاد على إتمام دراسات عن توحيد قواعد النقل المتعدد الوسائط.

وينبغي أن يُذكر تحديداً أن مشروع الصك مقصور على النقل "من الباب إلى الباب"، وإلا فإنه سيكون من الضروري تنظيم نشاط النقل المتعدد الوسائط بموجب الصك ذاته، إذا قُبل أن النقل المتعدد الوسائط يعادل النقل من الباب إلى الباب. وتلك ستكون مهمة تستغرق وقتاً طويلاً وباهظة جداً ذات عواقب بعيدة المدى، ولم يحرز حتى الآن أي نجاح في وضع قواعد موحدة، باستثناء النجاح المحرز في الجماعة الآندية، حيث توجد قواعد لهذه الجماعة في هذا المجال.

فالمادة ٥-٣ من الصيغة الإسبانية التي تنص على ما يلي: "el transportista puede negarse ... a descargar, o puede descargar, destruir o ... " ("... يجوز للناقل أن يرفض تفريغ البضاعة أو أن يفرغها أو يتلفها أو ...") ينبغي تعديلها لكي تنص على ما يلي: "el transportista ... puede negarse a cargar, o puede descargar, destruir o ... " ("... يجوز للناقل أن يرفض تحميل البضاعة، أو أن يفرغها أو يتلفها أو ...").

وفيما يتعلق بالمادة ٦-٣، "مسؤولية الأطراف المنفذة"، ينبغي إضافة ملاحظات ذات صلة لتوضيح أن هناك مسؤولية جماعية وفردية بين الناقل والأطراف المنفذة ووكلائها.

وإذا ما وصلنا إلى المادة ١٥، "العوارية العامة"، فإنه ينبغي حذف هذا الحكم من مشروع النص للأسباب ذاتها التي ذكرت بشأن المادة ٦-١-٢ (أ). وعلاوة على ذلك، وبما أن هذا الاتفاق لا يندرج ضمن فئة المعاهدات العمومية، فلن يكون مقبولاً قانونياً الارتقاء ضمناً بهذا الصك إلى مستوى هذه الفئة.

والجددير بالملاحظة أيضاً أن فترة التقادم لاتخاذ إجراءات قضائية ضد الناقل عبر المحيطات ينبغي أن تكون على غرار قواعد هامبورغ - أي أن تكون فترة أقصاها عامان لاتخاذ أي إجراءات قضائية.

إكوادور

ينبغي لوثيقة الأونسيترال أن تنظم النقل البحري من الباب إلى الباب، لأن نظام المسؤولية الذي يفترض انطباقه - قواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي وهامبورغ - لا يحدد المسؤولية إلا بشأن النقل البحري، وكذلك لأن طرائق النقل الأخرى تنظمها إجراءاتها القانونية الذاتية.

ويجب أن يتمثل الهدف في وضع نظام مسؤولية وحيد يجمع كل النظم القائمة، لأن أي وضع آخر ينشئ ريبة قانونية في التجارة الدولية، كما هو الحال في الوقت الراهن.

ولذلك الغرض، صيغت التوصيات التالية:

- ١ - نطاق الانطباق - ينبغي أن يتمثل دور الناقل في حال النقل من الباب إلى الباب في الاضطلاع بالمسؤولية كاملة عن عقد النقل، حيث إن هذا هو السبيل الوحيد الذي يمكن من تحديد هوية الشخص المسؤول تحديدا كاملا والوصول إليه.
- ٢ - الطرف المسؤول - ينبغي أن يكون الناقل مسؤولا جماعيا مع وكيله، عندما يكون الوكيل مشاركا في واحد من أجزاء عملية النقل. ويُستبعد الوكلاء التجاريون من هذه المسؤولية.
- ٣ - نظام المسؤولية - طالما استبعد الخطأ البحري من أسباب مسؤولية الناقل، فإنه ينبغي حذف الحكم الوارد في المشروع والذي يجيز التذرع بالخطأ البحري باعتباره سببا من أسباب الاستثناء من المسؤولية.
- ٣-١ فيما يتعلق بالخطأ البحري وعمل قائد السفينة، يوصى أيضا بعدم مقبولية اعتبار حالات تدخل القائد استثناء، لأن هذا من شأنه أن يمثل شكلا من الخطأ البحري كاستثناء. وبالمثل، لا ينبغي إعفاء الناقل ولا القائد من المسؤولية.
- ٣-٢ في حال نشوب حريق، ينبغي أن يكون واضحا أن الناقل ينبغي أن يضطلع بالمسؤولية، لكن عبء الإثبات ينبغي أن ينقل إلى وجود أسباب خارج سيطرته.
- ٣-٣ ينبغي الإبقاء على الخيار المتوخى بشأن المسؤولية الجزئية للناقل - والذي موجهه يتحمل الناقل من حيث المبدأ المسؤولية الكاملة.
- ٤ - حدود مسؤولية الناقل - فيما يتعلق بحدود مسؤولية الناقل، يضع المشروع إطارا مناسباً، والنقطة الوحيدة التي ينبغي تحليلها هي ما إذا كان مستوى الحدود مناسباً. وفي هذا الصدد، يقترح الحفاظ على المعايير التي أرسيت في قواعد لاهاي - فيسي، مع منح الناقل فرصة اختيار تشريعات بلد منشأ النقل إذا كان الحد هناك أعلى.
- ٥ - الولاية القضائية - لا يتضمن المشروع أي قواعد بشأن الولاية القضائية. لذلك ينبغي إدراج قواعد لتحديد اختصاص المحاكم في مكان مقصد الشحنة.
- ٦ - التحكيم - هناك فيما يبدو افتراض بأن تكون الولاية القضائية للمحكّمين أو هيئات التحكيم في مكان مقصد الشحنة، على أن تكون للأطراف حرية تعاقدية للسماح بالامتثال للتحكيم، شريطة أن يتم التوصل إلى ذلك الاتفاق بعد الاحداث التي تسببت في النزاع.
- ٧ - الاتصال الإلكتروني - من الواضح أنه ينبغي القيام بترتيبات تراعي إمكانية إبرام عقود النقل البحري إلكترونيا أيضا، بحيث يكون هناك تنظيم موحد لعقود النقل، سواء

أُبرمت العقود كتابيا أم بالوسائل الرقمية. كما اقترح الاستعاضة عن كلمة "الصور" في المشروع بعبارة "الوسائل أو السجلات" لتحقيق مزيد من الاتساق مع التسميات الدولية الصحيحة.

١-٧ واقترح أيضا أن تسجل خصائص التوقيع الإلكتروني لدى الهيئات المختصة لضمان الأمن القانوني للمستندات التي تصدر إلكترونيا. وفي هذا الخصوص، ينبغي الإشارة أيضا إلى أن التوقيع الإلكتروني للسجل الإلكتروني ينبغي أن يستوفي متطلبات السرية والكمال والأصالة والاتصال التي ينبغي أن تتسم بها رسالة البيانات.

الاستنتاجات

(أ) لقد صاغت الأونسيرال واللجنة البحرية الدولية وثيقة بشأن النقل من الباب إلى الباب تستكشف كيفية الاستعاضة عن النقل من الميناء إلى الميناء وتحدد المسؤولية عن هذا النقل استنادا إلى كل من قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ، وتوسع نطاق النقل من الباب إلى الباب ليشمل النقل المتعدد الوسائط وتجمع في صك وحيد قواعد النقل البحري للبضائع والشحن العابر، حيثما أمكن ذلك عمليا، سواء أكان ذلك برّا أم بالسكك الحديدية، بما في ذلك العمليات المساعدة في سلسلة النقل أثناء كل من الشحن والتفريغ، والنقل الإلكتروني للبيانات.

ويعنى هذا المشروع بتبسيط الوثائق وتوحيد النظام القانوني بأسره فيما يتعلق بالمسؤولية عن نقل البضائع، الذي من البديهي أن يستفيد من التجارة الخارجية ويفضي إلى تقليص هام في التكاليف. ولكن، ينبغي أن يوضع في الاعتبار أن وثيقة موسعة وشاملة من هذا القبيل ستثير نقاشا كبيرا قبل اعتمادها، وكذلك بعد اعتمادها بغية ضمان التصديق عليها أو الانضمام إليها، لأنها تتناول مسائل عديدة. وهذا يؤكد صعوبة تحقيق التوحيد في جميع هذه المجالات بواسطة الاتفاق الدولي.

(ب) وفيما يتعلق بإرساء، توزيع أكثر توازنا وعدلا للمخاطر والمسؤوليات بين الناقل والشاحن، فإن القواعد الجديدة للنقل الدولي للبضائع ينبغي أن تشير حصرا إلى تنقيح قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ.

لذلك، ينبغي تنقيح اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لتحقيق اتساقها مع الوضع الراهن في مجال النقل البحري.

(ج) وينبغي أن يُنظر إلى النقل الدولي المتعدد الوسائط بصفته هذه، وينبغي أن يظل منظماً بتشريعات الجماعة الأندية التي وفرت إطاراً قانونياً تكميلياً.

فنزويلا

لأغراض هذا العمل، ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار الصكوك التي هي نافذة المفعول في فنزويلا والتي تنطبق على النقل المائي: القرار رقم ٣٣١، المعدل بالقرار رقم ٣٩٣ الصادرين عن مجلس اتفاق قرطاجنة (الجماعة الأندية) بشأن النقل المتعدد الوسائط، الذي ينطبق على النقل الدولي المتعدد الوسائط عندما يكون مكان استلام البضاعة أو تسليمها موجوداً في إحدى الدول الأعضاء في الجماعة الأندية. وهذا القرار يستند إلى نظام المسؤولية المبين في قواعد هامبورغ، الذي يستند بدوره إلى افتراض الخطأ. ولكن، عندما يكون قد تقرر أن الضرر حصل أثناء الجزء البحري أو على ممر مائي داخلي، فإن هناك مجموعة من الأسباب للإعفاء مماثلة لتلك الموجودة في قواعد لاهاي تكون واجبة التطبيق، غير أن الإعفاء على أساس الخطأ البحري أو الحريق مستبعد.

ويرسي المشروع نظام مسؤولية يجمع بين نظامي قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ. وفي الحقيقة، فإن المادة ٥ من المشروع تفرض مجموعة من الالتزامات على الناقل، وهي تتعلق أساساً بشحن البضائع ونقلها إلى مكان مقصدها وتسليمها هناك. وهي تتعلق أيضاً بالعناية التي يجب أن تعامل بها الشحنة أثناء مختلف أجزاء النقل، وأخيراً بالإجراءات التي يتخذها الناقل ("الحرص الواجب") لتوفير سفينة جديدة بالبحار.

ويلاحظ أن الالتزامات تتخذ شكلاً توكيدياً، كما هو الحال في قواعد لاهاي. والصياغة متشابهة، مع أنها قد تكون أوضح قليلاً. ونحن نلاحظ أنه لم يتقرر بعد ما إذا كان اشتراط توفير سفينة جديدة بالبحار ينبغي أن ينطبق قبل السفر وفي بدايته فقط أم أن ذلك الإلزام يظل سارياً طوال الرحلة.

ونحن نشاطر الرأي الداعي إلى ضرورة الإبقاء على الإلزام المتمثل في توفير سفينة جديدة بالبحار، على النحو الذي أرسته قواعد لاهاي؛ وهذا يعني أن هذا الإلزام ينبغي أن يُستوفى قبل الرحلة وفي بدايتها. وعلى الرغم من وجود مدونة الإدارة الدولية لتأمين السلامة ومتطلبات الشحن المأمون، فإنه قد يكون من الصعب جداً إنفاذ الإلزام إذا فرض طوال الرحلة البحرية بكاملها.

ومن جهة أخرى، تنشئ المادة ٦ من المشروع نظام مسؤولية يستند إلى افتراض خطأ الناقل في حال تعرض البضاعة للتلف أو الهلاك أو في حال التأخر في تسليمها: فالناقل يُحمّل المسؤولية ما لم يبرهن على أن التلف أو الهلاك لم يكن ناجما عن إهماله ولا عن إهمال الطرف المنفذ (المادة ٦-١-١، الخيار الأول (أ)).

وهذا الجزء من المشروع يستند إلى المادة ٥-١ من قواعد هامبورغ، مع أن القاعدتين ليستا متماثلتين.

ومن جهة أخرى، يبيّن المشروع أيضا (المادة ٦-١-٢) مجموعة من الظروف التي إذا أثبت الناقل توفرها أقرت افتراض عدم وجود خطأ من جانب الناقل وبرأت الناقل من المسؤولية. وهذه المجموعة المتألفة من ١١ سببا لإبراء الذمة تتضمن من بعض جوانبها ابتعادا عن المجموعة الواردة في قواعد لاهاي وليس لدينا أي تردد في الموافقة عليها.

وينبغي الإشارة إلى أن نظام قواعد لاهاي تحدد الظروف المشار إليها بصفقتها أسبابا لإبراء ذمة الناقل من المسؤولية، بينما يُنظر إليها في مشروع الصك على أنها تنشئ افتراضا بعدم وجود خطأ من جانب الناقل، بصفة ذلك إبراء ذمة مباشرا.

ونحن نعتقد أنه سيكون من المناسب دراسة الآثار القانونية لهذا التغير دراسة متعمقة، خاصة وأن قانوننا الجديد للتجارة البحرية (المادة ٢٠٦) يستند إلى قواعد لاهاي، حيث إنه ينص على أن الظروف التي يذكرها هي أسباب لإبراء الذمة. وينبغي أن يُراعى في التحليل أن المشروع يرسى عددا من الالتزامات التي يجب على الناقل أن يفني بها افتراضا للخطأ في حال حصول تلف أو هلاك أو تأخير؛ ولذلك فإن إنشاء افتراض مناقض جديد في الحالات التي يثبت فيها وجود الظروف المشار إليها في المادة ٦-١-٢ يبدو معقدا وصعبا جدا بحيث يتعدّر تطبيق ذلك في نظامنا القانوني.

ونحن نود أن نبرز أن الناقل في فنزويلا، فيما يتعلق بالالتزامات ذات الصلة بالنتيجة، على النحو الذي تغطيه المادة ٦-١-١، ستبرأ ذمته عندما يقدم الدليل على وجود سبب خارجي لا يعزى إليه وهو ما يعادل توفير دليل على الوفاء بالالتزامات التعاقدية (المادة ٥ من المشروع) ودليل على أن التلف أو الهلاك أو التأخر كان عائدا إلى واحد من الأسباب المبررة للذمة والتي هي واردة في المادة ٦-١-٢ من المشروع.

ولهذه الأسباب، فنحن نعتقد أن أسس إبراء الذمة لا يمكن أن تعتبر افتراضات لصالح الناقل وإنما حالات أصيلة لإبراء الذمة من المسؤولية.

ويتضمن المشروع أيضا مادة بين قوسين (المادة ٦-١-٢) تنص على إبراء ذمة مباشر (وليس على افتراض عدم وجود خطأ) على أساس الخطأ البحري (تقصير ربان السفينة أو طاقمها أو مرشدتها في قيادة السفينة أو ادارتها) وعلى الاستثناء المتعلق بنشوب حريق.

وكما ذكر في النص الإيضاحي، فإن الاقتراح الوارد بين قوسين هو سبب انقسام كبير بين مؤيدي هذا الموقف أو ذاك.

وفي عام ١٩٩٦، اختارت فنزويلا، بصفتها عضوا في الجماعة الأندية، إزالة الخطأ البحري والاستثناء المتعلق بالحريق كأساسين لإبراء الذمة؛ وهذا مبين في القرار ٣٩٣ الذي له الأسبقية على الساحة الدولية في الحالات ذات الصلة بالنقل المتعدد الوسائط.

ولكن، أثناء المشاورات التي دارت في الرابطة الفنزويلية للقانون البحري، أعربت الرابطة عن تأييدها لإدراج الاستثناء المتعلق بالخطأ البحري والاستثناء المتعلق بالحريق من بين أسس إبراء ذمة الناقل. وعلى ضوء ذلك، ينبغي لنا أن ننظر بمزيد من التفصيل فيما إذا كان من المناسب إبرام اتفاق يشمل ذينك الاستثناءين: وإذا ما اعتمد ذلك الاتفاق، وجب تعديل القرار رقم ٣٩٣ لمواءمته مع أحكام الاتفاق.

وترد المادة ٦-١-٤ من المشروع بين قوسين. وهي تشير إلى الحالات التي يكون فيها التلف أو الهلاك أو التأخر ناجما جزئيا عن خطأ من جانب الناقل وجزئيا عن حدث لا ينبغي تحميل الناقل المسؤولية عنه، وهو يستند إلى افتراض أن الناقل لن يكون مسؤولا إلا بقدر مساهمة خطئه في التلف أو الهلاك أو التأخر في التسليم.

وفي رأينا، لا ينبغي قبول هذا الحكم لأنه، في الحالات التي يتخلف فيها الناقل عن الوفاء بالتزامه بشأن نقل البضائع وتسليمها، فإنه ينبغي تحميله المسؤولية عن كل التلف الناتج. فهذا هو النظام بموجب قانوننا.

وينبغي الإشارة إلى أن مشروع الحكم هذا يستند إلى المادة ٥-٧ من قواعد هامبورغ، وأن إدراج هذا الحكم في تلك القواعد مفهوم لأن نظام المسؤولية الذي تنشئه صام. ولكن، ليس الأمر كذلك فيما يتعلق بمشروع الصك الذي يضع نظاما أكثر مرونة وملاءمة لموقف الناقل.

التجارة الالكترونية

في جمعية اللجنة البحرية الدولية التي انعقدت في سنغافورة، اتفق على أن تعمل اللجنة الفرعية الدولية على صوغ قواعد تتضمن مبادئ وأحكاما لتيسير التجارة الالكترونية. وقد قام

الفريق العامل المعني بالتجارة الالكترونية بتنقيح المشروع الأولي الذي وضع في شهر أيار/مايو، ويضم مشروع الصك الأحكام التي أوصى بها الفريق.

وينبغي لمشروع الصك أن ينطبق على كل عقود النقل، بما فيها تلك التي أبرمت الكترونياً. وتحقيقاً لهذا الهدف، فإن مشروع الصك محايد من حيث واسطة النقل والتكنولوجيا. وهذا يعني أنه ينبغي أن يكون قابلاً للتكيف مع كل أنواع النظام، لا أن يكون مقصوراً على الأنواع التي تستند إلى سجل، مثل سند الشحن الأوروبي (بوليرو). وهو ينبغي أن ينطبق على النظم التي تعمل في بيئة مغلقة (كالانترانت) وكذلك تلك التي تعمل في بيئة مفتوحة (كالانترنت). وينبغي الحرص أيضاً على ضمان ألا يكون مشروع الصك مقصوراً على التكنولوجيا المستعملة حالياً، إذ ينبغي أن يؤخذ في الاعتبار أن التكنولوجيا تتطور بسرعة وأن ما يبدو مستحيلاً اليوم ربما بدأ واضعاً برامجيات النظم الحاسوبية يخططون له فعلاً.

ويتمثل أحد أهداف مشروع الصك في ازالة "العائق الورقي" من أمام المعاملات الالكترونية باعتماد المبادئ ذات الصلة من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية لعام ١٩٩٦.

ويتمثل أحد سبل تحقيق هذا الهدف ببساطة في تعريف كلمة "المستند" على نحو يجعلها تشمل المعلومات المسجلة أو المحفوظة بأي واسطة. وهذا يشمل المعلومات التي يحتفظ بها في شكل الكتروني كما لو كانت مكتوبة على ورق. ويعتقد بعض الناس أن هذا هو أفضل الحل، ولكن، بما أنه لا يزال هناك شعور على نطاق واسع بأن "المستند" يعني الورق، فقد استخدمت مصطلحات مختلفة لتيسير ابرام العقود بالوسائل الالكترونية أو ابرام العقود التي تدل عليها الرسائل المبعوثة الكترونياً. وقد اختيرت العبارة "سجل الكتروني" كعبارة محايدة نسبياً. وتعتبر العبارة "نفاصل العقد"^(١) عبارة ملائمة يمكن تطبيقها بسهولة على الشروط الخاصة المبينة في مستند نقل أو سجل الكتروني.

ويتضمن الفصل ٢ قواعد عامة تتعلق بالموافقة. وهذا يعني، في المقام الأول، الموافقة على اصدار سجل الكتروني واستعماله، وثانياً، عندما تصدر وثيقة نقل، الموافقة المرسله أو المعبر عنها الكترونياً لتبادل معلومات واشعارات كالتالي هي مشموله بالمادتين ٦-٩-١ و ٦-٩-٢. وثمة أيضاً مادة تغطي الحالات التي تود فيها الأطراف في أن تختار بوسيلة معينة

(1) ترجمت عبارة "نفاصل العقد" إلى اللغة الاسبانية بعبارة "condiciones del contrato" (شروط العقد)، مع أنه يمكن ترجمتها أيضاً بعبارة "clausulado del contrato" (نص العقد) أو "cláusulas específicas del contrato" (أحكام محددة من العقد) أو "cláusulas especiales del contrato" (أحكام خاصة من العقد).

الاستعاضة عن سجل الكتروني بمسند ورقي أو العكس بالعكس. وهذا لا يجوز الا اذا كانت هناك موافقة متبادلة وموجب شروط صارمة. وهذه المشكلة المذكورة في قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الالكترونية. أخيراً، يتضمن الفصل ٢ قواعد إجرائية يجب الاتفاق عليها وادراجها في تفاصيل العقد التي تظهر في سجل الكتروني قابل للتداول. وبشأن هذه النقطة، لا يوجد عرف أو توحيد أو نظام سائد راسخ بوجه عام. ولذلك، فإن هذه القواعد ضرورية من أجل ضمان ألا يكون هناك سوء تفاهم إما بشأن نقل السجلات الالكترونية وإما بشأن الاجراءات اللازمة للحصول على التسليم بصفة الشخص المعني حائز سجل الكتروني.

ويعتمد مشروع الصك الاقتراح الذي مفاده أن قابلية التداول يمكن تحقيقها وتنفيذها الكترونياً. وينبغي أن يكون مفهوم التحكم الحصري في السجل الالكتروني متسقاً مع مفهوم قابلية التداول. ومن المؤكد أنه مماثل في اتساقه للحيازة المادية لورقة. لذلك، فإن من شأن هذا الحكم أن يضع السجلات الالكترونية على قدم المساواة مع مستندات النقل، وهو قد أدرج لذلك السبب لا غير؛ ومن شأنه أيضاً أن يضع مستندات النقل القابلة للتداول على قدم المساواة مع السجلات الالكترونية. وقد كان هناك إدراك كامل لكون التفسيرات المختلفة لقابلية التداول في مختلف الولايات القضائية يمكن أن تجعل من المستحيل تحديد ما إذا كان يمكن في الوقت الحاضر اعتبار السجل الالكتروني في كل الولايات القضائية قادراً على أن يشمل ما ينبغي فهمه بأنه قابلية التداول الفعلية. ولكن، نظراً للتقدم السريع على الصعيد الوطني والدولي الذي تشهده التجارة الالكترونية والقوانين الخاصة بالتجارة الالكترونية التي تسعى إلى تحقيق التكافؤ بين الوسائط الالكترونية والورق، فقد اعتبرت القواعد مقبولة.

ومن بين الحجج والأفكار التي تُنظر فيها أن المستندات القابلة للتداول لم تعد ضرورية، سواء أكانت على الورق أو في شكل سجل الكتروني، وأن التركيز الأساسي ينبغي أن ينصب في جميع الأحوال على إحالة الحقوق (الحق في الحصول على التسليم أو الحق في التحكم) في عقد النقل بدون مستندات. وفيما يتعلق بالنقطة الأولى، فإن هذا الرأي يستند إلى كون تمويل النقل الجوي بأي شكل من الأشكال يعوقه استعمال شهادات طريق الشحن الجوي. وذكر أيضاً رواج شهادات طريق الشحن البحري.^(٢) ومع ذلك، فمن المؤكد أن هناك

(2) تُرك هذا التعبير كما ورد أصلاً باللغة الانكليزية لأن من الصعب تعريف تعبير "air waybill" (شهادة طريق الشحن الجوي) و "sea waybill" (شهادة طريق الشحن البحري). ولكن، يمكن ترجمتهما على التوالي بالتعبير التالي "non-negotiable air and maritime transport documents" (مستندات النقل الجوي والبحري غير القابلة للتداول).

أسواقا عديدة تستعمل فيها المستندات القابلة للتداول. ويتعين أن يكفل مشروع الصك أنه ليس هناك ما يمنع استعمال السجلات الالكترونية لاقامة الدليل على عقود النقل تلك في المستقبل. كما ينص الصك بوضوح على أن احالة الحقوق في عقود النقل يمكن أن تتم الكترونيا.

وهذه القواعد متسقة مع قانوني الأونسيترال النموذجيين بشأن التجارة الالكترونية (١٩٩٦) والتوقيعات الالكترونية (٢٠٠١)، اللذين وفرا إلى حد ما الأساس للقانون الفنزويلي بشأن رسائل البيانات والتوقيعات الرقمية. ولن يتسنى التغلب على العقبات القانونية التي تحول دون تنفيذ التجارة الالكترونية في البلدان التي درجت فيها العادة على الاحتفاظ بالسجلات كتابيا، ومنها فنزويلا، الا اذا اعترف بصحة المستندات المرسله الكترونيا. لذلك، تؤيد فنزويلا القواعد المتعلقة بالتجارة الالكترونية والواردة في مشروع الصك.

باء- الجماعة الأندية (بيرو)

[الأصل: بالانكليزية]

نفيد باستلامنا الاستبيان الذي أعدته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) بشأن مشروع الصك الذي سينظم النقل الدولي للبضائع. وعلاوة على ذلك، فنحن بصفتنا المديرية العامة للنقل المائي في بيرو سنقدم آراءنا حول هذه المسألة بالاجابة على كل واحد من الأسئلة.

١- هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟
اعتبارا لكون الشحنات من الباب إلى الباب آخذة في الازدياد بسرعة وأنها ربما ستكون شكل النقل السائد في المستقبل القريب، فإننا نرى من المستحسن والمفيد أن يكون هناك مخطط وحيد بشأن المسؤولية. ولكننا نعتقد بأن المشروع يشمل مسائل تغطيها عدة اتفاقيات لم تعتمدها بلدان عديدة بعد. وهكذا فإن التوصل إلى توافق في الآراء يكاد يكون محض خيال.

٢- إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟

مثلما سبق ذكره، فنحن نرى أن مشروع الصك المقترح طموح جدا وأن اتفاقيات عديدة يجري وضعها في صك واحد. وهذا يعني أن موافقة الدول عليه تكاد تكون ضربا من المستحيل.

وفي الحقيقة، فإن المشروع يغطي مسائل تتعلق بمسؤولية مالكي السفن عن البضائع المنقولة على السفن، وهي مسائل تخضع فعلا وفي المقام الأول لقواعد لاهاي ولاهاي - فيسبي وهامبورغ. وفيما يتعلق بهذه المسألة بالذات، ليس هناك توافق في الآراء في بلدنا و/أو ضمن المعاهدة الأندية.

كما ان المشروع يشمل مسائل جديدة لم تكن مدرجة في القواعد الآنفة الذكر، ومنها مثلا سندات الشحن الالكترونية والعوارية العامة.

وعلاوة على ذلك، فإن نظام المسؤولية عن النقل من الباب إلى الباب يشمل ادراج نظام بشأن النقل البري الذي ينظمه القانون المحلي في العادة.

ونحن نقترح اتباع نهج المسارين الذي وضعه الأستاذ ويليام تيتلي (<http://tetley.law.mcgill.ca/unctad>)، وهو يتمثل في الآتي: (ألف) مسار سريع يشمل اتفاقية جديدة بشأن النقل من الباب إلى الباب يمكن أن تكون مزيجا من قواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ مع محاولة الحفاظ على توازن بين الشاحنين والناقلين. وهذا سيشمل الجزء البحري الذي ينظمه القانون الدولي؛ و (باء) مسار بطيء يشمل أكثر المسائل اثارا للجدل ويكون اختياريا أمام الدول ويشمل النقل البري، وهو عادة ما ينظمه القانون المحلي.

٣- هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، برا وبحرا؟

أجل، فإن من المستحب جدا أن يكون هناك قانون دولي وحيد ينظم كامل عملية نقل البضائع، حيث إن ذلك سيكفل اليقين القانوني ويروج التجارة ويمكن من إثراء الأحكام بعدة نظريات فقهية، ويقلل من التكاليف القانونية، وما إلى ذلك.

ولكن، وكما ذكر في الفقرات السابقة، فإن النص طموح جدا، وبعض المسائل، ومنها النقل البري للبضائع ينظمها في العادة القانون المحلي. ومن ثم، فإن اقناع البلدان بعدم تطبيق قوانينها المحلية ربما سيجعل التوصل إلى الاتفاقية صعبا. ولكن، يجب أن تظل متاحة امكانية استطاعة المطالبين و/أو المدعى عليهم اختيار الولاية القانونية والقانون الواجب التطبيق.

٤- هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل

بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟

لا ينبغي بالضرورة ذلك. فهناك بعض المخاطر الملازمة للنقل البحري التي لا تنطبق على النقل البري والعكس بالعكس. ومن ثم، لا ينبغي قياس المسؤولية بنفس المقاييس.

ومن جهة أخرى، فإن هناك مسائل بشأن المسؤولية، مثل حساب مبالغ التعويض، يمكن تطبيقها عليها كلها، ومن شأن التوصل إلى توافق في الآراء حول هذه النقاط أن يزيد في ترويج التجارة بسبب توفر اليقين القانوني - على الأقل فيما يخص بعض الجوانب - وانخفاض التكاليف القانونية ومعرفة المشاكل التي لها طبيعة شبيهة أو مماثلة والتي حُلَّت في بلدان أخرى. وهذا سيمكّن المستعملين من أن يكونوا أكثر ثقة في استعمال النظام.

٥- هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي محطات النقل الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة في البضائع أو مؤمنهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعني؟

أجل. ولكن، يجب أن يظل ذلك خياراً لدى المطالب ولا يجب أن يكون اجبارياً. فالمطالب يجب أن يتوفر له الخيار في أن يختار ما إذا كان سيوجه مطالبته مباشرة إلى الناقل، ثم يوجه هذا الأخير مطالبته ضد المتعاقد من الباطن بالحلول إلى المتعاقد من الباطن إذا كان التلف/الهلاك قد حصل بشكل واضح في الفترة التي كانت فيها البضائع ضمن مسؤولية المتعاقد من الباطن أو إلى كليهما.

٦- في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حالياً على النقل البري مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البري عندما يكون الناقل البري مشاركاً في نقل البضائع بحراً وبرا، أم هل يمكن أن يكون الناقل البري خاضعاً، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟

من المستحب أن يخضع الناقل البري لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري، مع أن بعض مخاطرهما قد لا تكون هي ذاتها. ولكن، وكما سبق ذكره، فإن إدراج كل شيء في اتفاقية واحدة من غير المرجح أن تؤيده أغلبية البلدان، وينبغي في الوقت الحاضر أن تظل الاتفاقيات مستقلة. ويمكن أن يساعد النهج الثنائي المسار على تحقيق ذلك.

٧- ما هي المزايا التي ترونها، إن وجدت، في تطبيق نظام موحد للمسؤولية على النقل البري والبحري كليهما في النقل المتعدد الوسائط؟

إن المزية الرئيسية والجلية ستتمثل في أن النظام سيكون أبسط فهما من جانب مستعمليه العديدين. وهذا سيوفر فهما أحسن وتطور القانون وانخفاض التكاليف القانونية. ونتيجة لذلك، سيجلب ذلك الثقة في النظام وتطور التجارة بوجه عام.

٨- ما هي المشاكل التي تشيع معاشتها حالياً، إن وجدت، نتيجة للنظم الراهنة للمسؤولية عن نقل البضائع من الباب إلى الباب؟

في بلدان كبلداننا، ثمة بوجه رئيسي مشاكل تتعلق بالارتباك وقلة الوعي من جانب أصحاب المصلحة في البضائع بشأن القوانين الواجب تطبيقها ونظم المسؤولية، مما يجعل من الصعب على المستعملين تحصيل بضاعتهم أو رفع قضية على الناقلين. ولكن، ليست هذه هي المشكلة الوحيدة؛ فالقضاة المحليون ليسوا متخصصين في المسائل البحرية و/أو المتعلقة بالنقل، وهم لا يتبعون الاتفاقيات الدولية الموافق عليها. وهذا يزيد في الارتباك لا لدى أصحاب المصلحة في البضائع فحسب بل وكذلك لدى الناقلين، مما يجعل التجارة والتبادل التجاري أبطأ ثمة بسبب الريبة.

٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أُتيحت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو المؤمنيهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على المتعاقد من الباطن مع الناقل الذي يصدر سند الشحن مطالبتهم بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة المتعاقد من الباطن؟

أجل. فهذا قد يقلل من التكاليف، مما يزيد في فعالية التجارة. فإذا أمكن رفع دعوى على المتعاقد من الباطن على التلف أو الهلاك اللذين حدثا عندما كانت البضاعة في عهده، أتيحت لهما أولاً الفرصة للعثور على طرائق بديلة لحل النزاعات وتسوية المطالبات، وهذا قد يكون ملائماً لكل الأطراف دون أن تضطر إلى رفع دعوى حالما تؤكد محكمة ذات اختصاص قضائي أو هيئة تحكيم مسؤولية الناقل. وهذا سيقبل بوضوح من التكاليف القانونية.

كذلك، فإن صاحب المصلحة في البضائع أو المؤمن في بعض الحالات قد يرى من الأنسب أن يرفع دعوى محلياً بدلاً من الاضطرار إلى رفع دعوى على شركة خارجية. وبما أن سلسلة المطالبات ستكون أصغر، فسيتمكن الحصول على تعويضات أعلى يمكن أن تفيد الجميع في نهاية المطاف وذلك بسبب انخفاض التكاليف وعدد المحاكمات والمفاوضات.

ولكن، وكما ذكر آنفاً، يجب أن يظل ذلك خياراً لدى المطالب.

١٠- الرجاء انتهاز هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصيغته الحالية التي أعدتها الأونسيترال.

نحن نتفق على أن هذه الوثيقة ستكون جيدة ومرغوبة. ولكننا نعتقد أنه لن يكون من الواقعي النظر في التوصل إلى تحقيق نجاح بشأنها حيث إن بلدانا عديدة لن تكون قادرة على التصديق عليها. وسوف يمكن حذف بعض المسائل الصعبة من تحقيق نجاح الاتفاقية في حين أن من الضروري إجراء مزيد من المناقشات للتوصل إلى الصيغة المرغوبة. لذلك، فنحن نعتقد أنه يجب اتباع النهج الثنائي المسار.

ثالثاً- بيانات ومساهمات إضافية بشأن إعداد مشروع الصك

ألف- من الدول

ماليزيا

[الأصل: بالانكليزية]

الرجاء ملاحظة أن هذه التعليقات ليست نهائية، لأن ماليزيا لم تتسلم بعد بعض الوثائق الأخرى ذات الصلة.

١٠- لا يمكن اعتبار عمليات النقل من الميناء إلى الميناء (نقل البضائع الدولي بحراً) مساوية لعمليات النقل من الباب إلى الباب، وتوسيعها لتشمل تلك العمليات. فتلك العمليات مختلفة ويتعين تناولها منفصلة مع مراعاة اختلاف الوضعية القانونية ونظم النقل البري والتشريعات بين مختلف البلدان، ولا سيما البلدان غير الأعضاء. ويجب إيلاء الاعتبار الكافي للمخاطر المحتملة لتطبيق قواعد النقل البحري على النقل البري، ولا سيما بالنسبة للبلدان النامية.

١١- وبالنظر إلى أن عدد البلدان الأعضاء محدود نوعاً ما، فإن نية أن يكون بالوسع اعتبار الصك الدولي الذي يجري إعداده معاهدة دولية هي إلى حد ما نية سابقة لأوانها وغير معقولة، ولعله يمكن، على أفضل تقدير، أن يقترح الصك بصفة اتفاقية من اتفاقيات الأمم المتحدة الدولية.

باء- من المنظمات الدولية الحكومية

منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

[الأصل: بالانكليزية]

الخلفية

نظمت لجنة النقل البحري حلقة العمل المتعلقة بالمسؤولية عن البضائع المشحونة، بغية المساعدة على تحديث النظم الراهنة وإضفاء مزيد من الوضوح على الخطوات التي يمكن اتخاذها من أجل استحداث نظام جديد يمكن أن يكون مقبولا على نطاق أوسع لدى الحكومات ولدى صناعة النقل على السواء. وكان المأمول أن لا يؤدي هذا الجهد الذي تبذله منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي إلى المزيد من تعدد الأنظمة، بل أن يشجع تقارب الآراء من أجل زيادة توحيد الممارسات الدولية.

وكان النهج المتخذ في التحضير لحلقة العمل هو الاستعانة بخبير استشاري لتحليل طائفة من النظم القائمة، وتحديد المسائل التي ما زال يوجد حولها اختلاف كبير في الآراء بين الأطراف المختلفة المتأثرة بهذه النظم. ويمكن الاطلاع على الوثيقة التي أعدها الخبير الاستشاري، والتي شكلت أساس المناقشة في حلقة العمل، على موقع لجنة النقل البحري بشبكة الويب العالمية على العنوان التالي: <http://www.oecd.org/dsti/sti/transport/sea/index.htm>.

حلقة العمل

عقدت حلقة عمل لجنة النقل البحري في ٢٥-٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠٠١، وضمّت نحو ١٢٠ مشاركا من الحكومات وصناعة النقل من بلدان منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي. ومثل أيضا عدد من الوكالات الدولية الحكومية التي لها اهتمام بمسائل المسؤولية عن البضائع المشحونة.

ورأس حلقة العمل السيد الفريد بوب، كبير المستشارين القانونيين العامين في وزارة العدل الكندية. والسيد بوب هو حاليا رئيس اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية أيضا.

ومع أنه كان من الواضح أن المشاركين في الندوة كانوا يمثلون حكوماتهم ومنظماتهم، فقد دعوا إلى المشاركة والحديث بصفتهم الشخصية. وكان ذلك لأن حلقة العمل كانت مجرد وسيلة لتبادل الآراء بشأن المسائل التي حددها الخبير الاستشاري، بغية تبين إمكانية أن تكون

هناك أرضية مشتركة أو تقارب يمكن أن يهيئ سبيلا لانعقاد مؤتمر دبلوماسي في المستقبل لتسوية بعض هذه المسائل التي تثير الخلاف حتى الآن.

ولم تدون آراء المشاركين الفردية، وألقيت جميع الكلمات على أساس عدم نسبتها إلى أصحابها. وبالمثل فإن مخرجات حلقة العمل لا تعكس بالضرورة آراء الحكومات الأعضاء في لجنة النقل البحري ولا ممثلي صناعة النقل الحاضرين.

غير أن النقاط التي يتناولها هذا التقرير عن حلقة العمل مقدمة إلى الأطراف المهتمة، سواء أكانت الحكومات أم صناعة النقل أم المنظمات الدولية، التي يمكن أن تنظر مستقبلا في استضافة مؤتمرات دبلوماسية أو المشاركة فيها من أجل إعادة النظر في المسؤولية عن البضائع المشحونة، باعتبار أن تلك المخرجات تمثل النتيجة النهائية للمداولات بين هذه الأطراف.

وفي حين أن هذه النواتج ليست ملزمة لأي طرف فإنها يمكن، رغم ذلك، أن توفر بعض الإرشاد بشأن النتيجة السياسية التي قد تلزم لبلوغ الحد الأقصى في صوغ شكل نظام للمسؤولية عن البضائع المشحونة يكون أكثر شمولا وأعم قبولا. وعلى أقل تقدير يمكن أن توفر هذه النواتج إرشادا بشأن نصوص بديلة يمكن أن تمثل في النهاية حولا وسطا مقبولة.

المسائل التي وجدت حلقة العمل اتفاقا عاما حولها:

المسألة ألف: الخسارة بسبب التأخير

لوحظ أن هذه المسألة كانت دائما موضع خلاف. بيد أنه كان هناك اتفاق على أن حالات التأخير ينبغي أن يتناولها نظام جديد يخضع فيه تحديد وقت التسليم لشروط تعاقدية خاصة. وفضلا عن ذلك، يمكن التفكير في إدراج أحكام بشأن حالات التأخير عموما.

المسألة باء: الانطباق على مستندات النقل المختلفة

ينبغي أن يشمل أي نظام جديد لا سندات الشحن التقليدية وحدها بل أيضا عقود النقل غير القابلة للتداول الأخرى، ولكن باستبعاد مشارطات الإيجار.

المسألة جيم: الانطباق على المعاملات الإلكترونية أو الأخرى

ينبغي أن يكون النظام الجديد متوافقا تماما مع التجارة الإلكترونية العصرية، بما في ذلك الانترنت.

المسألة دال: الاعتراف بالناقلين المنفذين والناقلين المتعاقدين

كانت غالبية الآراء تؤيد إدراج مفهوم الناقل المنفذ في النظام الجديد، مع عدم التخلي، في الوقت نفسه، عن مبدأ تقديم المطالبات إلى الناقل المتعاقد، وعدم السماح للناقل المتعاقد بأن يتفادى المسؤولية على أساس أنه تعاقد من الباطن مع ناقل آخر لنقل البضاعة.

غير أنه كانت هناك شواغل من أن تعريف الناقل المنفذ، بصيغته الواردة في المشروع المقدم من اللجنة البحرية الدولية، قد يكون مفرط الاتساع، وأن التعريف الوارد في قواعد هامبورغ قد يوفر أساساً أفضل.

المسألة هاء: الانطباق على الحيوانات الحية وعلى البضائع المشحونة على السطح

الحيوانات الحية

كانت الغالبية العظمى من المتحدثين تعارض إدراج الحيوانات الحية في النظام الجديد، بسبب الطابع المتخصص لتلك البضائع. غير أنه سلّم بوجود حاجة إلى المزيد من المشاورات مع ناقلي الحيوانات الحية ومع شاحنيها.

البضائع المشحونة على السطح

ينبغي تناول البضائع المشحونة على السطح دون إدراج حكم خاص، في حالة البضائع المحواة، وبذلك تتبع الممارسات التجارية الحالية. وينبغي تناول البضائع غير المحواة رهنا بتوضيح واجبات الناقلين والشاحنين وحقوقهم على أساس قواعد هامبورغ.

المسألة واو: انطباق النظام على البضائع الداخلة وعلى البضائع الخارجة

كان هناك تأييد قوي للغاية لاقتراح تناول البضائع المتجهة إلى دولة متعاقدة حتى إذا كان ميناء المنشأ واقعا في دولة غير متعاقدة.

المسألة كاف: المستندات

لاحظ المشاركون أن هذه مسألة تقنية ينبغي أن ينظر فيها الخبراء، وأن المسألة السياسية الوحيدة ذات الصلة هي أن المعلومات الواردة في تلك المستندات بشأن السفينة والبضائع

يجب أن تكون موثوقة تماما. ويمكن أن تكون بعض التعليقات المقدمة في إطار البند طاء ذات صلة بهذه المسألة أيضا.

المسألة لام: فترة الاشعار للافادة بالخسارة أو التلف

سَلِّم بأن هذه مسألة تقنية لا يمكن تسويتها إلا عن طريق المناقشة مع المهنيين الممارسين، بغية ضمان أن تعكس أي حدود زمنية الممارسات التجارية العصرية. غير أنه كان هناك، في إطار هذا الرأي العام، تأييد كبير لوضع حدود زمنية ضيقة، رغم أن البعض رأوا أن الحد الوارد في قواعد لاهاي - فيسبي والبالغ ٣ أيام في الحالات التي يكون فيها التلف غير ظاهر ينبغي أن يمدد.

المسألة ميم: الحدود الزمنية القصوى لبدء الاجراءات القانونية

هنا أيضا، كان هناك تأييد كبير لتحديد فترة زمنية قصوى ضيقة كما في قواعد لاهاي - فيسبي، ولكن مع وضع أحكام ملائمة بشأن دعوى الرجوع ومع النظر في أحكام تناول تعليق تلك الحدود الزمنية وانقطاعها.

المسألة نون: أحكام صريحة بشأن التحكيم أو غيره من أشكال تسوية النزاعات

ينبغي أن يتيح النظام الجديد للأطراف أن تتفق على تسوية النزاعات بواسطة التحكيم أو غيره من أشكال تسوية النزاعات.

المسألة سين: المحاكم التي يمكن أن تُقام فيها الدعاوى

كان هناك تأييد قوي جدا لإدراج قائمة محددة بالمحاكم، أو قواعد لاختيار المحكمة، متاح للمدعي، على غرار ما هو وارد في قواعد هامبورغ، على الرغم من أن هذه القواعد يمكن أن تحدد بطريقة ضيقة نسبيا بغية التقليل إلى الحد الأدنى من تحيّر المحاكم. بيد أن أي قائمة ينبغي أن تفحص فحفا جيدا لضمان ملاءمتها للرحلات المتعددة الوسائط، إذا كانت الاتفاقية الجديدة ستشمل تلك الرحلات.

المسائل التي وجدت حلقة العمل تقاربا حولها ولكن لم تجد اتفاقا عاما:

المسألان زاي وحاء: مدى شمول النظام، بما في ذلك الأجزاء المتعددة الوسائط من الرحلات

كان أعم توافق في الآراء هو أن النظام الجديد ينبغي أن يجعل أولويته الأولى تحسين النظام الذي يحكم الجزء البحري من الرحلة.

غير أنه سلّم عموما أيضا بأنه، في إطار الممارسات العملية العصرية، تزايد أهمية الرحلات المتعددة الوسائط. ولذلك ينبغي إجراء المزيد من الدراسة للطريقة التي يمكن بها جعل النظام البحري الجديد متلائما مع وسائط النقل الأخرى.

وينبغي أن تسلّم أي توسيعات من هذا النوع تسليما تاما بإمكانية نشوء تنازع مع الاتفاقيات الدولية الأخرى أو القوانين الوطنية وأن تتصدى لذلك التنازع.

ولا ينبغي تجاهل إمكانية التصدي لهذه المسألة بالنص على نظام مسؤولية "تحتوي" ينطبق حينما يكون هناك شك في ماهية النظام الذي ينبغي أن ينطبق.

المسألة طاء: تقسيم المسؤوليات بين الناقلين والشاحنين

كان هناك قدر كبير من الاتفاق على أن المعايير التي اقترحتها الخبير الاستشاري تشكل أساسا مفيدا للحكم على تقسيم المسؤوليات. وكانت هذه المعايير ما يلي:

(أ) يجب أن يكون التقسيم مساعدا على تحقيق أهداف السياسة العامة للحكومات الأعضاء (مثلا بشأن تيسير التجارة، والسلامة البحرية، الخ).

(ب) ينبغي أن يكون متوقعا للتقسيم أن ينال قبولا مبكرا وأن ينفذ تنفيذا متسقا على نطاق العالم، وخصوصا من جانب الدول الرئيسية التجارية والمالكة للسفن في العالم.

(ج) ينبغي أن يكون التقسيم واضحا وأن يكون تفسيره يقينيا بقدر الامكان.

(د) ينبغي أن يوفر التقسيم توزيعا كفوًا واقتصاديا للمخاطرة المؤمن عليها.

(هـ) ينبغي أن يساعد التقسيم على التقارب مع نظم المسؤولية عن البضائع المشحونة، السارية على وسائط النقل الأخرى.

وكان هناك أيضا قدر كبير من الاتفاق على أنه ينبغي أن يكون هناك تقسيم متوازن للمسؤوليات يسلم بحقوق الناقلين والشاحنين وواجباتهم.

وكان اتجاه المناقشة يشير إلى أنه يمكن، بوجود هذا التوازن، أن تنال إزالة الإعفاء الخاص بالخطأ الملاحي وغيره من الإعفاءات تأييدا، على الرغم من أنه أبدت بعض التحذيرات القوية بشأن الآثار التي يمكن أن تترتب على إزالته.

وكان هناك تسليم واضح بأن التقسيم المتوازن لحقوق ومسؤوليات الناقلين والشاحنين مهم أيضا على ضوء الأمان البحري والاستدامة، وخصوصا فيما يتعلق بمنع الحوادث.

وكانت هناك أيضا شواهد قوية توحى بأن تقسيم المسؤولية تقسيما أكثر تشددا، على أساس أحكام قواعد هامبورغ، ربما ينال التأييد في النهاية، وربما مع إيراد قائمة بالدفع الخاصة بهذه المسألة.

وفي كل الحالات، ينبغي أن تكون هناك واجبات مكافئة على الشاحنين بغية ضمان وجود القدر الكافي من واجب الافشاء:

(أ) بشأن الجوانب الخاصة من البضاعة، ذات الصلة بمناولتها ونقلها - ولا سيما أي خاصيات خطيرة وأي احتياطات خاصة ينبغي اتخاذها، و

(ب) بحسب ما تقتضيه مستندات الشحنة وفقا للمقتضيات القانونية والإدارية، وبحسب ما يلزم لتسليم البضاعة إلى المرسل اليه وفقا لعقد النقل.

وينبغي أن يكون الشاحنون مسؤولين عن أي تلف أو نفقات يسببونها للناقل أو لغيره:

- من جراء عدم وفائهم بهذه الالتزامات، أو

- من جراء البضائع نفسها، إذا كان ذلك ناتجا عن خطأ أو إهمال من الشاحنين.

وينبغي أيضا إيلاء عناية دقيقة لعبء الإثبات.

المسألة ياء: الحدود المالية

مسألة الحدود المالية هي مسألة لا يمكن أن يحلها سوى مؤتمر دبلوماسي.

وقبل النظر في حدود مالية جديدة، سيكون من المستصوب أن تقوم الوكالة الراعية، بصفة جزء من الأعمال التحضيرية للمؤتمر الدبلوماسي، بالتكليف بإعداد دراسة مستقلة حول التغيرات التي حدثت في قيمة النقود منذ أن تقرر الحدود المالية في قواعد لاهاي-فيسبي.

وأثناء المناقشة، نال اقتراح يدعو إلى إزالة حدود "الرزم" تأييدا قليلا، ولكن سلّم بأن هذا الأمر يمكن النظر فيه إذا وسع النظام الجديد ليتناول الأجزاء المتعددة الوسائط من الرحلات. وكان هناك أيضا تأييد قوي لاقتراح بأن يدرج حكم في النظام الجديد يقضي بإعادة النظر في الحدود المالية بواسطة "إجراء تعديلي ضمني"، وربما بالاعتباس من الأحكام الموجودة في اتفاقيات ذات صلة.

مسألة إضافية

أثناء حلقة العمل، نالت تأييدا قويا من ممثلي صناعة النقل مسألة أن حرية التعاقد ينبغي أن تكون معلما من معالم أي اتفاقية جديدة. غير أن ممثلي الحكومات الذين تحدثوا مالوا إلى إبداء رأي مفاده أن توحيد قانون النقل الدولي لا يمكن أن يكون فعالا في توفير معيار حد أدنى أو معيار أساسي إلا إذا كانت الأحكام الواردة في هذه الاتفاقيات إلزامية. بيد أنه لا يمكن تقييد حرية التعاقد إلا في الحالات التي تستخدم فيها شروط عامة.

جيم- من المنظمات غير الحكومية التي دعتها الأمانة

١- رابطة السكك الحديدية الأمريكية

[الأصل: بالانكليزية]

تعليقات باسم رابطة السكك الحديدية الأمريكية^(١) تتعلق بالمشروع الأولي لصك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر

في ١٦ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ سيعقد الفريق العامل المعني بقانون النقل، الذي أنشأته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، اجتماعا لاستعراض المشروع الأولي لصك بشأن نقل البضائع عن طريق البحر (مشروع الصك). وسيؤدي مشروع الصك المقترح إلى إدخال تغييرات كبيرة فيما يتعلق بالقوانين الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر،

(١) رابطة السكك الحديدية الأمريكية هي رابطة للسكك الحديدية تضم في عضويتها جميع السكك الحديدية الكبيرة الناقلة للبضائع في كندا والولايات المتحدة والمكسيك وكذلك السكك الحديدية الناقلة للركاب التي تشغل قطارات لنقل الركاب بين المدن في الولايات المتحدة والتي تقدم خدمات السكك الحديدية الخاصة بالتنقل اليومي بين المدن والضواحي.

ويتوخى حاليا أن يمتد تطبيقه، جزئيا، إلى الجزء البحري من عملية النقل الخاضع لعقد النقل عن طريق البحر.

وللسكك الحديدية بالولايات المتحدة وكندا الأعضاء في الرابطة الأمريكية للسكك الحديدية شواغل جدية بشأن انطباق مشروع الصك على النقل بالسكك الحديدية. فهناك بالفعل في الولايات المتحدة وكندا نظام قائم وراسخ يحكم مسؤولية السكك الحديدية الناقلة عما يلحق بالبضائع المنقولة من خسارة وتلف، كما يحكم حقوق ومسؤوليات السكة الحديدية الناقلة والشاحن. وقد سن هذا النظام بالتشريع، وتطور من خلال التقاضي وتدبير الوكالات التنظيمية التي تفسر التشريع وتطبقه.

ومن أسس النظام المطبق في الولايات المتحدة وكندا، فيما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية المرتبط بحركة نقل عن طريق البحر، حق كل ناقل بحري في إبرام اتفاق مع السكة الحديدية الناقلة يسمح للناقل البحري باختيار مستوى الحماية الذي يحتاجه ويرغب فيه لبضائعه. (ومن أسس ذلك النظام أيضا أن السكك الحديدية الناقلة تتنافس فيما بينها على الأحكام والشروط التي تعرض على كل من الناقلين البحريين على حدة.) وفي ذلك الصدد، ليست للسكة الحديدية الناقلة صلة تعاقدية، عندما تنقل حاويات تتضمن رحلتها حركة نقل سابقة أو لاحقة، عن طريق البحر، إلا بالناقل البحري.

وقد قنن التشريع الأصلي، الذي يبين التزامات السكك الحديدية الناقلة فيما يتعلق بخسارة البضائع وتلفها، قواعد القانون العام التي تقضي بأن السكة الحديدية الناقلة هي "ناقل عمومي" ومسؤولة، بهذه الصفة، عن كامل الخسارة الفعلية التي تتسبب فيها نتيجة لخسارة أو تلف أو تأخير في نقل الممتلكات.⁽²⁾ وبموجب النظام المنطبق في الولايات المتحدة وكندا، كان يقتضي من السكك الحديدية، بصفتها من الناقلين العموميين، نقل السلع التي تقدم إليها - عند الطلب المعقول. وعلاوة على ذلك، واستنادا إلى التشريعات السارية في الولايات المتحدة وكندا، اعتبر على الدوام أن قانون السوابق القضائية الاتحادي يعلو على ما ينص عليه القانون العام وكذلك قوانين الولايات من سبل الانتصاف وأسباب رفع الدعاوى، مثل الإهمال، والاحتيايل، والادعاء الكاذب التقصيري، والإيداع لدى الغير، والممارسات التجارية الخداعية.

(2) الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقلين العموميين في الولايات المتحدة ("تعديل كارماك") واردة في § 49 U.S.C. 11706، وفي كندا في the Railway Traffic Liability Regulations.

وأتاحت التشريعات اللاحقة في الولايات المتحدة وكندا للسكك الحديدية فرصة إبرام ترتيبات تعاقدية مع الشاحنين يمكن أن تغير ما يكون على السكك الحديدية الناقلة من التزامات قانونية، لولا ذلك، باعتبارها من الناقلين العموميين. وبوسع طرفي عقد النقل أن يتفاوضا على أحكام تتعلق بالمسؤولية يمكن، على سبيل المثال، أن تنص على مدد زمنية أقصر لتقديم المطالبات وعلى مسؤولية أقل من المسؤولية التي تكون، لولا ذلك، مشترطة بموجب القانون. ومن حيث إن السكة الحديدية الناقلة تتعاقد على نقل بضائع بموجب عقد نقل، فإن مسؤولية السكة الحديدية الناقلة (التي يمكن، بدلا من ذلك، أن تكون مسؤولية "ناقل عمومي" كاملة) تتقرر بموجب العقد المبرم بين السكة الحديدية والناقل البحري.

ونتيجة لذلك، أصبحت الممارسة التي تتبعها السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا اليوم هي إبرام عقود نقل مع الناقلين البحريين تسمى "تعميمات" (circulars) تتفاوت بحسب الناقل ولكنها على العموم تضع حدودا للمسؤولية، وتنص على الدفع الايجابية، وتشتمل على أحكام تتناول إجراءات تقديم المطالبات بشأن الخسارة والتلف الذي لم يتحدد مكان حدوثه. وتتضمن الممارسة أيضا عرض شروط بديلة على أساس مسؤولية "الناقل العمومي" الكاملة. وتوضع شروط أخرى يمكن أن تشمل الشروط التي تتناول المسؤولية، والصلة التعاقدية، والسلع والمعدات المحظورة، واشتراطات الشاحنين. وتدرج عادة أيضا في ما تبرمه السكك الحديدية من تعميمات تحكم النقل بالحاويات المشتمل على عملية نقل سابقة أو لاحقة عن طريق البحر شروط تجسد حدود المسؤولية المبينة في عقد النقل أو سند الشحن المبرم بين الناقل البحري والشاحن. وحاليا يستطيع شاحنو النقل المتعدد الوسائط (أي الناقلون البحريون) قبول أحكام هذه "التعميمات" أو إبرام اتفاق له قواعده المتميزة الخاصة وتقييم العروض المقدمة لتلبية احتياجات كل منهم على حدة.

ومن المعالم الحاسمة الأهمية في العلاقة التعاقدية، سواء في سياق تعميم أو في سياق عقد منفرد، أنه لا يمكن أن يقدم المطالبة بشأن الخسارة أو التلف ضد السكك الحديدية سوى الناقلين البحريين، لأن السكك الحديدية ليست لها صلة تعاقدية بأي طرف آخر في سلسلة النقل، بما في ذلك الشاحن. وهذه العلاقة التعاقدية تقرر أيضا الشروط المتعلقة بمكان الدعوى والولاية القضائية، التي تقيد الدعوى الخاصة بالتلف التي تقام على السكة الحديدية الناقلة في ولايات قضائية أجنبية. والنتيجة النهائية هي أن الولايات المتحدة وكندا لديهما بالفعل نظام

موحد ومفهوم جيدا لمعالجة المطالبات الخاصة بخسارة وتلف البضائع المنقولة على السكك الحديدية يلبي احتياجات الأطراف ذات الصلة.⁽³⁾

غير أن من شأن مشروع الصك أن يحدث تغييرا كبيرا وضارا في النظام الحالي، يمس مسؤولية السكك الحديدية الناقلة في الولايات المتحدة وكندا عن خسارة وتلف السلع التي تشتمل رحلتها على حركة نقل سابقة أو لاحقة عن طريق البحر. وعلى وجه التحديد فان من شأن المادة ٤-٢-١ أن تمد نطاق المعاهدة إلى الجزء البري من عملية النقل البحري، ومن شأن المادة ٦-٣-٢، التي تذكر السكك الحديدية بصفقتها "طرفا منفذا"، أن تخضع السكك الحديدية لأحكام المسؤولية التي يوحدها مشروع الصك. ونتيجة لذلك، سيقضي من السكك الحديدية الناقلة في الولايات المتحدة وكندا الانضمام إلى أحكام مسؤولية أشد، دون فوائد مقابلة يمكن تبيينها.

ومن شأن أحكام الصك المقترح أن تُدخل تعديلا ضارا على النظام الحالي المنطبق على السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا. ومن شأن هذه التعديلات الضارة أن تحد، جزئيا، من مسؤولية وحق السكك الحديدية الناقلة في التفاوض على الشروط التعاقدية الفردية أو عرضها، بما في ذلك، مثلا، الشروط المتعلقة بحدود المسؤولية على أساس الرزمة أو على أساس الحاوية، كبديل لمسؤولية الناقل العمومي الكاملة (المادة ٦-٧-١)، وأن تضعف أو تزيل اشتراطات الصلة التعاقدية بالناقل البحري (المادة ١-٥)، وأن تجعل الناقلين البريين عرضة للمقاضاة في الولايات القضائية الأجنبية (المادة ١٧)، وأن تحد من قدرة المشارك على التحكم في مسؤوليته بصفته "طرفا منفذا" (المادة ٦-٣-١)، وأن تعدل المسؤولية عن التثبيت والتكثيف (المادة ٦-١-٣-٩).

وتبعاً لذلك فان السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا الأعضاء في رابطة السكك الحديدية الأمريكية يعارضون معارضة قوية نطاق مشروع الصك بصيغته الحالية. ووفقا للقلق الذي أبدته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في تعليقاتهما على مشروع الصك (وثيقة الأونسيتال A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1)، لا ينبغي توسيع نطاق مشروع الصك إلى أبعد من النقل

(3) ينبغي أن يلاحظ أنه، فيما يتعلق بالنقل بالسكك الحديدية في الولايات المتحدة، سلّمت المحكمة العليا في الولايات المتحدة بأن الغرض الرئيسي من تعديل كارماك (أي القانون الذي يوفر الأساس الذي يستند إليه نظام المسؤولية الخاص بخسارة وتلف السلع المنقولة) هو إعفاء الشاحنين من عبء البحث عن الناقل المسؤول من بين الناقلين الذين تشتمل عليهم سلسلة النقل. (Reider v. Thomllson. 339 U.S. 113 (1950)).

من الميناء إلى الميناء دون إجراء استعراض دقيق وتسوية جميع المسائل التي ينطوي عليها ذلك التوسيع للنطاق.

وموقف السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا الأعضاء في الرابطة الأمريكية للسكك الحديدية هو أن الصك المتعلق بالمسؤولية عن البضائع المنقولة عن طريق البحر ينبغي أن يضع في الاعتبار المسائل التي تشغل بال السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا، وأن يصاغ بحيث يتفادى بوضوح وجلاء إحداث تأثير ضار بما يلي: (١) الترتيبات التعاقدية الراهنة بين الناقلين البحريين والسكك الحديدية الناقلة بشأن الجزء البري من حركة البضائع التي تنقل أيضا بالبحر، و(٢) حقوق ومسؤوليات أطراف هذه الترتيبات التعاقدية. ولذلك لا ينبغي توسيع نطاق مشروع الصك لينطبق على الجزء البري من أي عملية نقل بضائع بحيث يؤثر تأثيرا ضارا على نظام المسؤولية الراهن المنطبق على السكك الحديدية في الولايات المتحدة وكندا.

٢ - الغرفة التجارية الدولية

[الأصل: بالانكليزية]

تعليقات مقدمة من لجنة النقل واللوجستيات، التابعة للغرفة التجارية الدولية، حول مشروع صك لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) بشأن قانون النقل

تعتقد الغرفة التجارية الدولية أن من شأن التجارة عن طريق البحر أن تيسر بوجود نظام دولي موحد للمسؤولية عن البضائع المشحونة بحرا، يكون محدثا لمراعاة التطورات العصرية في النقل واللوجستيات. وتلاحظ الغرفة أن فريقا عاملا تابعا للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) ينظر الآن في مشروع صك بشأن قانون النقل يتضمن أحكاما تتناول، بطريقة شاملة، المسائل المتعلقة بالمسؤولية عن البضائع المشحونة بحرا. وتثني الغرفة على هذا الجهد، وتتطلع إلى المساهمة في هذه المبادرة المدفوعة بالرغبة في احداث المزيد من التوحيد لنظم المسؤولية عن البضائع المشحونة بحرا.

وتمثل لجنة النقل واللوجستيات، التابعة للغرفة، جميع شرائح صناعة النقل الدولية، بما فيها الشاحنين، ومشغلي السفن، ووكلاء الشحن، والناقلين، والمؤمنين، في أكثر من ١٣٠ بلدا. وتهدف الغرفة إلى ترويج انفتاح النظام الدولي للتجارة والاستثمار وتعزيز اقتصاد السوق على نطاق العالم، وتعمل الغرفة أيضا على تيسير التجارة بتقديم خدمات التحكيم وبوضع

قواعد طوعية مثل القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية (الانكوترمز) للغرفة التجارية الدولية، والأعراف والممارسات الموحدة المتعلقة بالاعتمادات المستندية للغرفة التجارية الدولية (ICC UCP 500)، وكذلك بالتعاون مع الأونكتاد، قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط.

وتوجد حالياً طائفة من النظم تحكم المسؤولية عن هلاك البضائع المشحونة أو تلفها اللذين يحدثان أثناء النقل البحري الدولي. وأهم تلك النظم "قواعد لاهاي" لعام ١٩٢٤ و "قواعد لاهاي - فيسبي" التي اعتمدت في عام ١٩٦٨. ومن النظم الأخرى للمسؤولية عن البضائع المشحونة قواعد هامبورغ والمدونات البحرية لبلدان الشمال الأوروبي. غير أنه، عموماً، لا يولي أي من هذه النظم الاعتبار الكامل للتطورات العصرية في التجارة الدولية، مثل الحوسبة والنقل المتعدد الوسائط والتسليم في الوقت الملائم تماماً والتجارة الإلكترونية.

وتعتقد الغرفة التجارية الدولية أن الجهود التي تبذلها الأونسيترال لوضع مبادئ لنظام دولي جديد للمسؤولية عن البضائع المشحونة هي جهود مطلوبة وتستحق الثناء. وبما أن مسألة نظم المسؤولية عن البضائع المشحونة في النقل البحري هي بطبيعتها مسألة دولية فإن أي معيار جديد في هذا المجال ينبغي أن يستتبع اجراء مشاورات فنية مع جميع ممثلي صناعة النقل ذوي الصلة.

وفي وضع نظام دولي موحد للمسؤولية عن البضائع المشحونة عن طريق البحر، تؤيد لجنة النقل التابعة للغرفة التجارية الدولية أن يكون من شأن النظام ما يلي:

- أن يسهم في موازنة نظم المسؤولية عن النقل من الباب إلى الباب والنقل البحري؛
- أن يحدّد ويوضح عبء الإثبات بالنسبة لجميع الأطراف، والدفع المتاحة للناقل أو الوسيط الذي تقدم ضده مطالبة؛
- أن يسمح للأطراف التي تبرم عقود نقل بحري موحدة بأن تخرج على مقتضيات النظام الدولي للمسؤولية عن البضائع المشحونة عن طريق البحر.
- أن يسمح بادخال تعديلات، مع الزمن، على حدود المسؤولية الواردة في قواعد لاهاي - فيسبي؛
- أن يضع اجراءات ويوضح الحقوق والواجبات فيما يتعلق بالمسؤولية عن البضائع المشحونة، بغية التقليل إلى الحد الأدنى من العبء الواقع على التجارة الدولية نتيجة للافراط في التقاضي؛

- أن يعتمد أحكاما عصرية وملائمة تحكم المسائل الأخرى الهامة للمسؤولية في نقل البضائع الدولي، بما في ذلك اختيار المحكمة، والشروط المعدلة التي يضعها الناقلون، والتزامات الشاحن، وغيرها.

٣- المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض

[الأصل: بالانكليزية]

رأي المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض

١- تتألف المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض من ثلاثة عشر من أندية الحماية والتعويض تقوم فيما بينها بتأمين نحو ٩٠ في المائة من حمولات البضائع المنقولة عن طريق البحر في العالم. وهذه الأندية هي منظمات تبادلية غير هادفة إلى الربح، أي أن أصحاب السفن الأعضاء في الأندية يؤمن بعضهم بعضا، على أساس ضمان التعويض، عن طائفة من المسؤوليات تجاه الأطراف الثالثة فيما يتعلق باستخدام السفن وتشغيلها، بما في ذلك المسؤولية عن هلاك البضائع المشحونة أو تلفها.

٢- نطاق الانطباق

(أ) تأسست الأونسيترال بولاية عامة تتمثل في تعزيز توحيد وتدوين القانون التجاري الدولي. وتنال مبادراتها المتمثلة في السعي إلى وضع اتفاقية جديدة تحكم نقل البضائع الدولي الذي يتضمن نقلا عن طريق البحر ترحيبا واسع النطاق من صناعة النقل البحري، بالنظر إلى تعدد الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية السارية في مختلف الولايات القضائية والتي تحكم هذه الوسيلة من وسائل النقل. فانعدام اليقين يضر حتما باليقين التجاري والقانوني، الذي هو هام لجميع الأطراف الضالعة في نقل البضائع الدولي.

(ب) وتعترف الأونسيترال تكريس جزء من الدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث لمناقشة حول نطاق مشروع الصك الذي ينظر فيه الفريق العامل حاليا.

(ج) وقد جرى التقليد على أن يتعاقد الناقلون البحريون على النقل من الرافعة إلى الرافعة، وتقتصر مسؤوليتهم بموجب اتفاقيات النقل البحري ذات الصلة على النقل البحري، وان كانت لهم حرية تولي المسؤولية عن حركات النقل التبعية للبضائع قبل التحميل وبعد التفريغ، وذلك عادة في حدود ميناء التحميل وميناء التفريغ. والممارسات التجارية والتأمينية الراهنة، وكذلك اتفاقيات النقل البحري القائمة، مصاغة عموما من أجل هذا

النوع التقليدي من النقل. غير أنه على الرغم من أن غالبية البضائع السائبة والبضائع المتفرقة ما زالت تنقل بهذه الطريقة، وما زالت هي السائدة من حيث الحمولة، فإن البضائع المحواة، التي تشكل الآن نسبة عالية جدا من حركة البضائع، تنقل في كثير من الأحيان على أساس النقل من الباب إلى الباب/النقل المتعدد الوسائط، أي أنها تنقل بأكثر من وسيطة نقل واحدة ولكن بموجب عقد وحيد.

(د) وتنص قواعد أندية المجموعة الدولية على استبعاد المسؤولية إذا تعاقد الناقل على النقل البحري بشروط أقل مؤاتاة من قواعد لاهاي/لاهاي - فيسبي. بيد أن الأندية تقدم أيضا التغطية التأمينية فيما يتعلق بالالتزامات المتكبدة بموجب عقد النقل من الباب إلى الباب المنطوي على جزء بحري من الرحلة والذي يتولى صاحب السفينة بموجبه المسؤولية عن كامل عملية النقل، بما فيها النقل الذي تؤديه وسيطة نقل أخرى غير السفينة المبينة في العقد، مثل النقل بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية. غير أن هذه التغطية مرهونة بأن يوافق النادي على العقد أولا، ولا يحدث ذلك عادة إلا اذا تعاقد العضو بشروط لا تقل مؤاتاة عن أي تشريع ينطبق الزاميا على تلك الوسيطة الأخرى من وسائط النقل، مثل اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي. ويقتضي من صاحب السفينة أن يحافظ على ما لديه من حقوق رجوع على الأطراف الأخرى المشاركة في تنفيذ الأجزاء الأخرى من الرحلة، غير الجزء البحري.

(هـ) وإذا استبعد النقل من الباب إلى الباب فستكون أي اتفاقية جديدة، في رأي المجموعة الدولية، ذات فائدة قليلة لصناعة النقل، إذ لن تؤدي سوى إلى استحداث اتفاقية أخرى ذات انطباق مقيد في مجال من مجالات القانون الدولي مكتنظ بالتشريعات المتنافسة، فتسبب المزيد من عدم الاتساق. ويبدو للمجموعة الدولية أن الاتفاقية لن تجتذب، في تلك الظروف، تأييدا واسع النطاق من الدول.

(و) وإذا امتد الصك إلى النقل من الباب إلى الباب فينشأ السؤال عما إن كان ينبغي أن يسري الصك على أساس موحد أم على أساس شبكي، وخصوصا فيما يتعلق بنظام المسؤولية الذي يحتوي عليه. (تتفق المجموعة الدولية مع الغالبية العظمى من الوفود على أن نظام المسؤولية ينبغي أن يكون مستندا إلى الخطأ، كما هو منصوص عليه في مشروع الصك). فإذا كان الصك يسري على أساس موحد، فسوف تكون أحكام الصك بشأن المسؤولية سارية على الرحلة بكاملها، أي أثناء الجزء البحري والجزء البري (أو الأجزاء البرية) من عملية النقل، دون اعتبار لوسيلة النقل المستخدمة. وإذا كان الصك يسري على

أساس شبكي فستعلو على الصك أي اتفاقية دولية تنطبق انطباقا لزاميا على الجزء البري (أو الأجزاء البرية)، أي عموما أي اتفاقية للنقل الوحيد الوسيطة.

(ز) وتنص المادة ٤-٢-١ من مشروع الصك على العمل بما يوصف بأنه نظام شبكي محدود، يقتصر على أعمال الأحكام الالزامية من أي اتفاقية دولية منطبقة انطباقا لزاميا وتتعلق بمسؤولية الناقل والحد من مسؤوليته والحدود الزمنية لرفع الدعوى. وتوافق المجموعة الدولية، كما أوضحت من قبل، على هذا النهج، للأسباب المبينة أدناه.

(١) كما هو مبين أعلاه، تشكل البضائع المحواة نسبة عالية جدا الآن من حركة البضائع. والغالبية العظمى من الناقلين الذين يقدمون حاليا خدمات النقل من الباب إلى الباب (أي متعهدي النقل المتعدد الوسائط)، سواء أكانوا أصحاب سفن أم ناقلين عامين غير مشغلين للسفن أم وكلاء شحن، يعملون بموجب عقود نقل تنص على نظام شبكي. وفي هذا الصدد، ينبغي ملاحظة أن قواعد الأونكتاد/الغرفة التجارية الدولية بشأن وثائق النقل المتعدد الوسائط، التي بدأ سريانها في ١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٢، والتي تطبق نظاما شبكيا، نالت قبولا واسعا في أوساط صناعة النقل، ويشجع استخدامها فيما يتعلق بعقود النقل من الباب إلى الباب. وقد أشارت دراسة أجريت مؤخرا لصالح الجماعة الأوروبية بشأن النقل المتعدد الوسائط إلى أن ٩٥ في المائة من الشاحنين التابعين للاتحاد الأوروبي الذين شملهم الاستقصاء أبلغوا عن معدل خسارة يقل عن ٠,١ في المائة من حركة نقل البضائع، وأن نسبة تقل عن ١ في المائة من تلك الخسارة أدت إلى التقاضي. وتقدر المجموعة الدولية أن نسبة ٨٠-٩٠ في المائة من المسائل التي تؤدي إلى التقاضي تسوى قبل انعقاد جلسة سماع. وفي حين تقبل المجموعة الدولية القول بأن معدل الخسارة قد يكون أعلى بقدر طفيف في أنحاء أخرى معينة من العالم فإن من رأي المجموعة أن هذه الاحصائيات تدعم الرأي القائل بأن النظام الشبكي برهن على أنه عملي وفعال، وأنه مفهوم على نطاق واسع.

(٢) من شأن اعتماد نظام شبكي، وليس نظاما موحدا، أن يحافظ على سلامة اتفاقيات الوسيطة الواحدة القائمة حاليا، وبذلك يحد من مجالات التنازع الممكنة. ومن شأن ذلك بدوره أن يعزز احتمال أن ينال الصك تأييدا واسعا النطاق.

(٣) يحتمل أن تكون تكاليف تسوية مطالبية يقدمها أصحاب المصلحة في البضاعة بموجب عقد يخضع لنظام مسؤولية موحد أكبر مما تكون عليه تلك التكاليف اذا قدمت المطالبة بموجب عقد يخضع لنظام شبكي. ففي الحالة الأولى سيتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط أن يتوصل إلى تسوية مع أصحاب المصلحة في البضاعة على أساس النظام الموحد ثم أن يسعى

بعد ذلك إلى استرداد نفقاته من المقاول من الباطن الذي نفذ الجزء البري من الرحلة، بموجب نظام مختلف وحيد الوسيطة. أما في الحالة الثانية فسينطبق نظام واحد على المطالبة وعلى دعوى الرجوع، وبذلك تقل مجالات النزاع الممكنة وبالتالي التكاليف.

(٤) وضعت النظم الحالية الوحيدة الوسيطة لمقابلة المخاطر المعينة المرتبطة بنقل البضائع بوسائط النقل المعينة. وينطوي النقل المتعدد الوسائط على النقل بوسائط نقل شتى. ويبدو من المعقول أن تكون كل وسيطة من وسائط النقل محكومة إلى المدى المحدود الذي تفرضه الاتفاقيات ذات الوسيطة الوحيدة والمعروفة جيدا لدى أصحاب المصلحة في البضاعة والناقلين، بقدر ما يكون ذلك عمليا وقابلا للتحقيق في سياق عقد وحيد يحكم حركة النقل بكاملها.

٣- تقسيم المخاطرة

لا يقتصر الغرض الرئيسي من اتفاقيات النقل الدولي على تعزيز التوحيد الدولي بل يتمثل أيضا في ضمان وجود توازن مقبول وعادل للحقوق والالتزامات وبالتالي تقسيم المخاطرة بين أطراف عقد النقل. وتعتقد المجموعة الدولية أن من المهم إلى أقصى حد أن لا يغيب هذا المبدأ عن بال الفريق العامل أثناء مداولاته الأولية هذه حول مشروع الصك. وقد ظل الفريق العامل، وما زال، ينظر في أحكام الصك على أساس كل مادة على حدة، ولا سيما المواد المتعلقة بحقوق الناقل والتزاماته ومسؤولياته، التي وصفت عن حق بأنها لب الصك. وتعتقد المجموعة الدولية أن الفريق العامل، بنظره في هذه المواد كلاً منها على حدة وليس في مجموعها، يتعرض لخطر اغفال هذا المبدأ وبالتالي اغفال الحفاظ على تقسيم عادل للمخاطرة بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع. ويجدر بالملاحظة أن الفريق العامل اتفق في دورته التاسعة على أنه سيبدأ أعماله المتعلقة بالصك 'بتبادل عام للآراء حول السياسة العامة الجسدة في مشروع الصك، بدلا من التركيز في البداية على تحليل مواد مشروع الصك مادة مادة'.

ونود بعد هذا أن ندلي بالتعليقات التالية.

ان عقود نقل البضائع هي أساسا مسألة تتعلق بالقانون الخاص وليس بالقانون العام، وهي ليست عقود 'مستهلكين' بالمعنى المقبول لذلك المصطلح. وفي العصر الحديث، يبرم عقد النقل في جميع الحالات تقريبا بين أطراف تجاريين ذوي قوة تفاوضية متماثلة، على الرغم من أن شاحني الأحجام الكبيرة من البضائع يمارسون حاليا، كما سبقت الإشارة إلى ذلك، قدرا كبيرا من القوة التفاوضية.

وربما يجدر بالذكر أنه اذا تعرض الناقل إلى مسؤولية أكبر بموجب الصك مقارنة بمسؤوليته بموجب قواعد لاهاي/لاهاي - فيسبي، بسبب الغاء دفع وفرض واجبات ومسؤوليات أكبر، فان غطاءه التأميني لضمان التعويض عن الخسائر سيكون أكثر تكلفة. وستمر هذه الزيادة في التكاليف إلى أصحاب المصلحة في البضائع عن طريق زيادة أجور الشحن. ولذلك تعتقد المجموعة الدولية أنه من غير المحتمل أن يكون هناك، من خلال فرض نظام مسؤولية أثقل عبثاً، وفر عام في تكاليف النقل الاجمالية. والأكثر احتمالاً هو أن التغيير في تقسيم المخاطرة بين الأطراف وبين مؤمّني كل منهم لن تصحبه سوى إعادة توزيع لتكاليف النقل بينهم.

٤ - التزامات الناقل

(أ) تمديد التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب

تدعم غالبية الوفود حتى الآن تمديد التزام الناقل بتوخي الحرص الواجب فيما يتعلق بجدارة السفينة بالإبحار، ليشمل الرحلة بكاملها، والغاء الدفع بـ 'الخطأ الملاحي'. وكما أشارت المجموعة الدولية سابقاً فان رأي المجموعة هو أن اعتماد تمديد التزام الناقل والغاء الدفع بالخطأ الملاحي سيؤثر تأثيراً كبيراً على تقسيم المخاطرة بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع، أو على الأصح مؤمّنيهم، بفرض مخاطرة أكبر على الناقل وبالتالي زيادة حصته من التكاليف العامة لنقل البضائع.

وفضلاً عن ذلك فان محاولة فرض التزام بتوخي الحرص الواجب طوال الرحلة تتجاهل المشاكل العملية التي ينطوي عليها ذلك. فمن الصعب إلى أقصى حد على صاحب السفينة أن يحدد ما ان كانت سفينته جديدة بالإبحار عندما تكون في وسط المحيط. واذا تقرر أن السفينة غير جديدة بالإبحار فسيواجه صاحب السفينة بمعضلة وهي ما ان كان ينبغي أن يحوّل اتجاه السفينة فوراً إلى ميناء ملاذ أو ميناء اصلاح يمكن أن يكون بعيداً جداً وبذلك تتأخر الرحلة، على الرغم من أن السفينة قد تكون في بعض الحالات على بعد يوم واحد من مقصدها. ونرى أن الشرط الوارد في القاعدة ٢ من المادة ٣، والذي يقضي بأن يقوم الناقل "بتحميل البضائع ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفرغها بصورة سليمة ومتسمة بالحرص... " يوفر مسؤولية مستمرة كافية.

(ب) الغاء الدفع بالخطأ الملاحي

قال عدد من الوفود ان الدفع بالخطأ الملاحي لا يواكب الفكر العصري واتفاقيات النقل الدولي المتعلقة بوسائل النقل الأخرى، ولا يجسّد أوجه التقدم التكنولوجي والتطورات

الإدارية التي حدثت فيما يتعلق بالسفن ومعداتهما. ونحن نعتقد أن مقارنة النقل البحري بأشكال النقل الأخرى تدعو إلى الالتباس. فكميات البضائع وقيمها (وبالتالي المطالبات، في كثير من الأحيان) أكبر كثيرا، ومدد النقل أطول، ويخضع النقل لعوامل أكثر كثيرا ليست للناقل سيطرة عليها. وعلاوة على ذلك فعلى الرغم من أن معينات ملاحية متطورة توجد الآن في معظم السفن فإن الربان وكبار الضباط يواجهون بأعباء عمل أكبر كثيرا، ناتجة جزئيا عن ازدياد التشريعات وعمليات التفتيش. وفضلا عن ذلك فكثيرا ما يتعين على الربان أن يتخذ قرارات فورية وصعبة على ضوء معلومات محدودة، ويمكن جدا أن يكون ذلك في وجه مصالح متنازعة، وإذا حدث هلاك أو تلف فيحتمل أن تخضع تلك القرارات لفحص دقيق يتمتع بمزية النظر اللاحق.

ولعله يجدر بالذكر أنه في تحليل للمطالبات الكبرى (أي المطالبات التي تزيد على ١٠٠.٠٠٠ من دولارات الولايات المتحدة) الناشئة بين عام ١٩٨٧ و عام ١٩٩٧ أحرأها واحد من أكبر الأندية المنضوية إلى المجموعة الدولية، وجد أن مطالبات البضائع تمثل ٤٠ في المائة من جميع المطالبات الكبرى، وأن خطأ ضابط السطح، الذي يتعلق أساسا بالخطأ في قيادة السفينة أو إدارتها، كان السبب الرئيسي في ٢٥ في المائة من جميع المطالبات الكبرى.

٥- الحفاظ على توازن بين الحقوق والالتزامات إذا ألغى الدفع بالخطأ الملاحي ومدد التزام توخي الحرص الواجب ليشمل الرحلة بكاملها

إذا تقرر، رغم ذلك، تمديد التزام توخي الحرص الواجب وألغى الدفع بالخطأ الملاحي، فتعتقد المجموعة الدولية أنه، من أجل الحفاظ على درجة من التوازن بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع، ينبغي أن تجسد أحكام المادة ٦ ما يلي:

(أ) ٦-١-٢- الدفع بالخطأ الملاحي والحريق

١- ينبغي أن يقع عبء إثبات الهلاك أو التلف بسبب الإهمال في قيادة السفينة أو إدارتها على عاتق أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة.

٢- ينبغي الإبقاء على الدفع بالخطأ الملاحي فيما يتعلق بخطأ مرشد السفينة. فمن الواجب على الناقل، في المناطق التي يعين فيها مرشد للسفينة طوعيا وكذلك في المناطق التي يعين فيها الزاميا، أن يعين مرشدا لا حرية له في اختياره. وفضلا عن ذلك فإن ربان السفينة الذي يتجاوز قرارات مرشد السفينة في حين أن المرشد ليس موجودا على متن السفينة إلا بسبب معرفته المحلية بالمنطقة يكون ربانا شجاعا. وقد وجد في تحليل المطالبات الرئيسية

المشار اليه أعلاه أن أخطاء المرشدين كانت السبب الرئيسي لنسبة ٥ في المائة من جميع المطالبات الرئيسية.

٣٤ ' ينبغي الإبقاء على الحريق كدفع ما لم يكن ناتجا عن خطأ فعلي من الناقل أو ممن لهم صلة تعاقدية بالناقل. وهذا هام بوجه خاص في سياق البضائع القابلة للاحتراق الذاتي.

(ب) ٩٦-١-٤ - تقسيم المسؤولية

إذا كان الهلاك أو التلف ناتجا جزئيا عن حدث تقع مسؤوليته على عاتق الناقل وجزئيا عن حدث لا تقع مسؤوليته عليه فينبغي أن يقسم عبء الإثبات بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع، كما هو مقترح في البديل الثاني الوارد في اطار المادة ٦-١-٤. وهذا الاقتراح منصف ويجسد مفهوم تحقيق توازن بين الأطراف.

(ج) ٦-٤ - التأخر

إذا كان الناقل سيعد مسؤولا عن التأخر فينبغي أن تقتصر هذه المسؤولية على العقود التي اتفق فيها صراحة بين الطرفين على وقت للتسليم. وهذه مسألة تجارية بحتة مماثلة للاشتراط العام في أشكال أخرى من العقود التجارية بأن ينص صراحة على أن الوقت مسألة جوهرية في حالة فرض مسؤولية عن التأخر. وقد أشارت المجموعة الدولية، فيما تقدم، إلى أن النقل البحري يخضع لعوامل تتجاوز سيطرة الناقل تزيد كثيرا على العوامل التي يخضع لها النقل الجوي أو الطرقي أو بالسكك الحديدية أو في المجاري المائية الداخلية، وكل تلك العوامل يمكن أن تؤثر على زمن الرحلة.

(د) ٦-٧ - حدود المسؤولية

تعتقد المجموعة الدولية أن الحدود الواردة في قواعد لاهاي - فيسبي تمثل مقدارا عادلا من التعويض، وخصوصا عندما تقاس بما حدث منذ استحداث تلك القواعد من انخفاض نسبي في أجور الشحن. وتوافق المجموعة على اقتراح ادراج اجراء في مشروع الصك لاعادة النظر في حدود المسؤولية. ومن الجدير بالذكر أن العصابة الوطنية للنقل الصناعي والمجلس العالمي للشحن، اللذين يمثلان فيما بينهما قطاعا كبيرا جدا من صناعة النقل، يؤيدان الحدود الواردة في قواعد لاهاي - فيسبي، رهنا بادراج اجراء لاعادة النظر.

(هـ) ٦-٨ - سقوط الحق في الحد من المسؤولية

ينبغي أن يقتصر سقوط حق الناقل في الحد من المسؤولية على حالات الفعل أو الإغفال الشخصي من جانب الناقل، عمدا أو عن إهمال، وعن علم بأن تلك الخسارة ستنتج على

الأرجح، كما هو منصوص عليه في مشروع الصك، ولا ينبغي توسيعها لتشمل الفعل أو الاغفال من جانب موظفيه أو وكلائه. وهذا معيار اختبار يوجد عادة في اتفاقيات النقل الدولي.

خاتمة

في الختام، ترى المجموعة الدولية أن من السابق لأوانه النظر في ادخال تغييرات على كل من المواد على حدة في مشروع الصك، قبل وضع اطار لتوازن عادل في الحقوق والالتزامات بين الناقل وأصحاب المصلحة في البضائع.

٤ - الاتحاد الدولي للنقل الطرقي

[الأصل: بالانكليزية]

صوغ اتفاقية جديدة بشأن نقل البضائع عن طريق البحر ومدّ هذه الاتفاقية إلى عمليات النقل من الباب إلى الباب

١ - يرى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أن حالة المسؤولية التعاقدية للناقلين البحريين تمثل كارثة.

فالأحكام الواضحة الوحيدة في هذا الميدان هي الأحكام التي وضعتها شركة يوروتنل (EUROTUNNEL) وخطوط الشحن المسجلة في قائمة الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية والتي تشغلها السكك الحديدية، لأن خطوط الشحن تلك تخضع لنظام المسؤولية الإلزامي المتوخى في تلك الاتفاقية. أما الناقلون البحريون الآخرون فان مسؤوليتهم التعاقدية تخضع لعدد كبير من النظم القانونية.

وقواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي لا تكون ملزمة اذا لم يصدر سند شحن. ومن حيث المبدأ، لا يصدر سن شحن كهذا على الاطلاق لعمليات النقل بين البلدان الأوروبية.

وعلاوة على ذلك فان التطبيق الموحد لهذه القواعد هو وهم!

فهذه القواعد هي برهان حي على الاختفاق في العملية الرامية إلى مواءمة قانون النقل والقانون التجاري. والواقع أن المرء اذا اكتفى بالنظر إلى البلدان الأوروبية وبلدان المغرب العربي وبلدان الشرق الأوسط فلا بد أن يلاحظ ما يلي:

- تقبل اسرائيل وألمانيا وايرلندا والبرتغال وتركيا والجزائر ورومانيا وموناكو ويوغوسلافيا قواعد لاهاي،
- تقبل ايطاليا والدانمرك والسويد وفنلندا والمملكة المتحدة وهولندا واليونان قواعد فيسبي (ويقبل قواعد فيسبي، انسحبت هذه البلدان من قواعد لاهاي)،
- تقبل اسبانيا وبلجيكا وبولندا وسوريا وفرنسا وكرواتيا ولبنان ومصر قواعد لاهاي فيسبي،
- تقبل تركيا ورومانيا ولبنان ومصر والمغرب قواعد هامبورغ،
- لم تنضم استونيا وروسيا ولاتفيا وليتوانيا إلى أي من الصكوك القانونية المذكورة أعلاه.

ويترتب على ما تقدم ما يلي:

- أن عمليات النقل البحري بين اسرائيل وألمانيا وايرلندا والبرتغال وتركيا والجزائر ورومانيا وموناكو ويوغوسلافيا من ناحية ايطاليا والدانمرك والسويد وفنلندا والمملكة المتحدة وهولندا واليونان من الناحية الأخرى لا تخضع لأي صك قانوني دولي مشترك، بل تحكمها قواعد وحدود المسؤولية، غير المعروفة كثيرا في بعض الأحيان وغير المتماثلة، التي يقررها التشريع الوطني لكل بلد على حدة من البلدان المذكورة، وتخضع، ضمن ذلك الاطار القانوني، للقواعد التي تضعها شركات الشحن،
- أن عمليات النقل البحري بين استونيا وأوكرانيا وروسيا ولاتفيا وليتوانيا من ناحية وجميع البلدان من الناحية الأخرى لا تخضع لأي صك قانوني دولي مشترك بل تحكمها قواعد وحدود المسؤولية، غير المعروفة كثيرا وغير المتماثلة، التي يقررها التشريع الوطني لكل بلد على حدة من البلدان المذكورة، وتخضع، ضمن ذلك الاطار القانوني، للقواعد التي تضعها شركات الشحن،
- أن عمليات النقل البحري بين تركيا ورومانيا ولبنان ومصر والمغرب تخضع حصرا لقواعد هامبورغ، وهذا أمر ايجابي لأن هذه القواعد أنسب لاحتياجات الشاحنين،
- أن عمليات النقل البحري بين اسرائيل وألمانيا وايرلندا والبرتغال وتركيا والجزائر ورومانيا وموناكو ويوغوسلافيا تخضع حصرا لقواعد لاهاي (غير أن ألمانيا عدلت،

في مدونتها التجارية، حدود المسؤولية المتوخاة في قواعد لاهاي، بالاستعاضة عنها بحدود المسؤولية المتوخاة في قواعد فيسبي).

وفضلا عن ذلك فان قواعد لاهاي - فيسبي لا تنطبق على ما يلي:

- نقل الحاويات والمركبات الطرقية على سطح السفينة (وهذا يحدث كثيرا). ولذلك لا يقبل الناقلون البحريون المسؤولية عن البضائع المحملة في تلك الحاويات أو في تلك الشاحنات،
- نقل الحاويات والمركبات الطرقية المصفوفة في عنابر السفينة ولكن صدرت لها شهادة طريق شحن بحري بدلا من سند الشحن. والواقع أن سندات الشحن لا تصدر على الاطلاق لعمليات النقل بين البلدان الأوروبية، ولو بناء على طلب الشاحن.

وفي هذه الحالات، يمكن أن يخرج الناقلون البحريون على قواعد لاهاي أو قواعد لاهاي - فيسبي أو أن يغيروها، والواقع أنهم يميلون إلى فعل ذلك. وهم بذلك يخضعون مسؤوليتهم لقواعد اعتباطية، رافضين التطبيق الكامل لقواعد لاهاي أو لاهاي - فيسبي، ومختارين من أحكام لاهاي - فيسبي ما يناسب أغراضهم بينما يرفضون أحكامها الأخرى. وفي الممارسة العملية تعتبر الحاوية أو الشاحنة، سواء أكانت محملة أم غير محملة، رزمة واحدة، ولا يتجاوز التعويض الذي يدفعه الناقل البحري ٦٦٦,٦٧ وحدة من حقوق السحب لكل حاوية أو شاحنة، بما فيها البضائع.

٢- وبالنظر إلى ما تقدم ذكره، يرى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي أن المرء ينبغي أن يتفادى تعدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد النقل عن طريق البحر. فالفوضى القانونية التي يسببها تنفيذ قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي وقواعد هامبورغ لا يمكن حلها بواسطة صك قانوني جديد يمكن أن تؤدي الأحكام التي يعتزم ادراجها فيه إلى مناقشات حادة لا تنتهي بين البلدان الـ ٢٧ التي انضمت بالفعل إلى قواعد هامبورغ، والبلدان الـ ٢٤ التي قبلت قواعد لاهاي - فيسبي، والبلدان الـ ٤٤ التي لا تزال منضمة إلى قواعد لاهاي القديمة، هذا إن لم تؤد أحكام الصك المعتمدة إلى رفضه إجماليا.

ويبدو هذا الرأي أكثر اقناعا بشأن المسألة قيد البحث، لأنها تتعلق بأعمال لا يضطلع بها سوى ثلاثين بلدا ممثلا في الأونسيترال.

٣- وفي رأينا أن الأفضل من ذلك هو أن تستعمل الأونسيترال مكانتها لجعل الدول المختلفة تنضم إلى قواعد هامبورغ، التي تدعي الأونسيترال استحداثها، والتي يجب عليها أن

تكفل متابعتها أيضا. وتهتم صناعة النقل الطرقي اهتماما خاصا بهذه القواعد التي تنطبق أحكامها - على عكس قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي - على أي مستند نقل يصدره الناقلون البحريون، وتساعد على تفادي شروط الاستثناء العديدة المدرجة في مختلف شهادات طريق النقل البحري التي يصدرها متعهدو النقل البحري استنادا إلى قواعد لاهاي وقواعد لاهاي - فيسبي.

٤ - أما بشأن مد الاتفاقية المقبلة بشأن عقد النقل عن طريق البحر إلى العمليات السابقة أو اللاحقة لعملية النقل البحري فينبغي أن يلاحظ أن مثل ذلك الصك القانوني سيصبح مجرد اتفاقية نقل متعدد الوسائط مموّهة.

ولا يوجد سبب للاعتقاد بأن ذلك الصك القانوني الجديد سيكون أوفر حظا في القبول من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠. فالاختلافات الكبرى التي سبق أن لوحظت في ذلك الحين بين الثقافات والعقليات القانونية، علاوة على ما للقرارات المختلفة من مصالح لا يمكن التوفيق بينها، لا تدعو إلى التفاؤل.

وفضلا عن ذلك، سيكون من الحماقة أن يمد إلى النقل غير البحري نظام مسؤولية جديد متوخى للنقل البحري وأخفق حتى الآن في إثبات جدارته فيما يتعلق بنفس وسيطة النقل التي يبدو أنه صمم من أجلها على وجه التحديد، كما ان احتمال أن يؤدي إلى ازالة الفوضى السائدة في النقل البحري يبدو ضعيفا جدا، استنادا إلى المناقشات التي دارت في دورات الأونسيرال السابقة.

٥ - وينتهز الاتحاد الدولي للنقل الطرقي هذه الفرصة لابلاغ الأونسيرال بأنه، عندما تنقل عن طريق البحر شاحنات تحمل بضائع أو حاويات، فان اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي تنطبق، بحكم المادة ٢ منها، على الجزء البحري أيضا، اذا حدث أي هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم أثناء النقل البحري، ما لم يصدر سند شحن. وبالنظر إلى أن سند الشحن هذا لا يحرر اطلاقا تقريبا للبضائع والحاويات المحملة على شاحنات فان عمليات النقل الطرقي التي تشتمل رحلتها على جزء بحري تظل خاضعة لاتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي، التي تنوخى أحكامها حدا للمسؤولية يبلغ ٨,٣٣ وحدة من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام الناقص من الوزن الاجمالي. وفي حالة التأخر الناتج عن عملية النقل البحري، يدفع الناقل الطرقي تعويضا عن ذلك التلف لا يتجاوز رسوم النقل.

والاتحاد الدولي للنقل الطرقي ملتزم بمد حدود المسؤولية التي قررتها اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي إلى جميع عمليات النقل المتعدد الوسائط التي يقوم بها ناقلون طرقيون.

المرفق
الاستبيان

- ١- هل ترون أنه سيكون من المفيد أن يوجد مخطط وحيد للمسؤولية ينطبق على عمليات الشحن من الباب إلى الباب التي تشتمل على جزء خارجي من الرحلة؟
- ٢- إذا كنتم ترون ذلك، فلماذا؟
- ٣- هل ينبغي أن ينطبق نفس القانون على نقل البضائع كله، برا وبحرا؟
- ٤- هل ينبغي أن يكون جميع المشاركين في نقل البضائع من الباب إلى الباب، ومن ضمنهم متعهدو الشحن والتفريغ، ومتعهدو محطات النقل الطرفية، ومتعهدو النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
- ٥- هل ينبغي أن يكون المشاركون في النقل من الباب إلى الباب، مثل متعهدي الشحن والتفريغ، ومتعهدي محطات النقل الطرفية، ومتعهدي النقل بالشاحنات، والسكك الحديدية، ومستودعات البضائع، وغيرهم، خاضعين للمطالبات المباشرة من جانب أصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم، بموجب نظام وحيد للنقل المتعدد الوسائط، عن التلف الذي يسببه المشارك المعين؟
- ٦- في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حاليا على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البري عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا وبرا، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعا، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟
- ٧- ما هي المزايا التي ترونها، إن وجدت، في تطبيق نظام موحد للمسؤولية على النقل البري والنقل البحري كليهما في النقل المتعدد الوسائط؟
- ٨- ما هي المشاكل التي تشجع معايشتها حاليا، إن وجدت، نتيجة للنظم الموجودة حاليا للمسؤولية عن نقل البضائع من الباب إلى الباب؟
- ٩- هل ترون أي مزايا تعود على صناعة النقل إذا أعطيت لأصحاب المصلحة في البضائع المشحونة أو مؤمنّيهم الفرصة لأن يقدموا مباشرة على المتعاقد من الباطن مع الشاحن الذي يصدر سند الشحن مطالبتهم بشأن التلف أو الهلاك الذي حدث أثناء وجود البضائع المشحونة في عهدة المتعاقد من الباطن؟
- ١٠- الرجاء انتهاء هذه الفرصة لبيان ما إن كانت لديكم أي تعليقات أو ملاحظات أخرى على الصك بصيغته الحالية التي أعدها الأونسيترال.